Édition du groupe « Ebooks libres et gratuits »



Jules Verne

CLAUDIUS BOMBARNAC

Carnet d'un reporter

(1892)

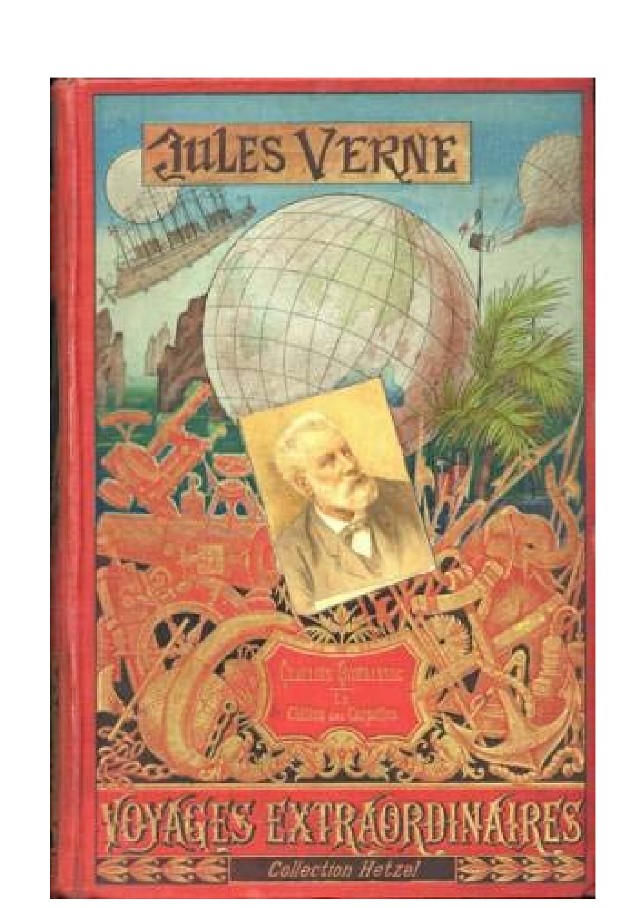


Table des matières

CHAPITRE I

Claudius Bombarnac reporter XXe Siècle.
Tiflis.
Transcaucasie.

Telle est la suscription de la dépêche que je trouvai le 13 mai, en arrivant à Tiflis.

Voici le texte de cette dépêche :

Toute affaire cessante à la date du 15 courant Claudius Bombarnac se trouvera au port Ouzoun-Ada littoral est de Caspienne. Là prendra train direct Grand-Transasiatique entre frontière Europe et capitale Céleste-Empire Devra transmettre impressions sous forme chroniques interviewer personnages marquants rencontrés sur parcours signaler moindres incidents par lettres ou télégrammes suivant nécessités de bon reportage.

XXe Siècle compte sur zèle intelligence activité adresse de son correspondant auquel il ouvre crédit illimité.

Or, c'était le matin même que je venais d'arriver à Tiflis, ayant l'intention d'y passer trois semaines, puis de visiter les provinces de la Géorgie pour le profit de mon journal, et, je l'espérais, pour celui de ses lecteurs.

Voilà les inattendus, les aléas de l'existence d'un reporter ambulant !

À cette époque, les railways russes étaient reliés à la ligne géorgienne de Poti-Tiflis-Bakou. Après un long et intéressant trajet à travers les provinces de la Russie méridionale, j'avais franchi le Caucase et je comptais bien me reposer dans la capitale de la Transcaucasie… Et voici que cette impérieuse administration du *XXe Siècle* ne m'accordait qu'une demi-journée de halte dans cette ville ! À peine débarqué, j'allais être obligé de repartir sans avoir eu le temps de déboucler ma valise ! Que voulez-vous ? Il faut bien satisfaire aux exigences du reportage, aux nécessités si modernes de l'interview !

J'étais studieusement préparé, pourtant, largement approvisionné de documents géographiques et ethnologiques, relatifs à la région transcaucasienne. Donnez-vous donc la peine d'apprendre que le bonnet de fourrure en forme de turban, dont se coiffent les montagnards et les Cosaques, s'appelle « papakha », que la redingote froncée à la taille, où s'accrochent les cartouchières latérales, est nommée « tcherkeska » par les uns et « bechmet » par les autres ! Soyez donc en mesure d'affirmer que le Géorgien et l'Arménien se coiffent de la toque en pain de sucre, que les marchands revêtent la « touloupa », sorte de pelisse en peau de mouton, que le Kurde ou le Parsi portent encore la « bourka », manteau en tissu pelucheux, rendu imperméable par son apprêt !

Et la coiffure des belles Géorgiennes, le « tassakravi », composé d'un léger ruban, d'un voile laine, d'une mousseline, qui encadre de si jolis visages, et leurs robes aux couleurs éclatantes, aux manches largement ouvertes, leurs vêtements de dessous noués à la taille, leur surtout d'hiver en velours garni de fourrure et d'orfèvrerie aux brandebourgs, leur mantille d'été en cotonnade blanche, le « tchadré », qu'elles serrent étroitement du coude, – toutes ces modes, enfin, si soigneusement notées sur mon carnet de reporter, qu'en dirai-je maintenant ?

Ayez donc appris que les orchestres nationaux se composent de « zournas », qui sont des flûtes aigres, de « salamouris », qui sont des clarinettes criardes, de mandolines à cordes de cuivre pincées avec une plume, de « tchianouris », violons dont on joue verticalement, de « dimplipitos », espèces de cymbales, qui crépitent comme la grêle sur les carreaux de vitre !

Ayez donc appris que le « schaska » est un sabre suspendu à une bandoulière agrémentée de clous et de broderies d'argent, que le « kindjall » ou « kandjiar » est un poignard passé à la ceinture, que l'armement des soldats du Caucase se complète d'un long fusil à canon de Damas, relevé de capucines en métal ciselé !

Ayez donc appris que le « tarantass » est une sorte de berline, reposant sur cinq pièces de bois assez élastiques, entre des roues largement espacées et de moyenne hauteur, que cette voiture est conduite par un « yemtchik », juché sur le siège de devant, tenant en guides trois chevaux, auquel se joint un second postillon, le « falètre », lorsqu'il est nécessaire de prendre un quatrième cheval chez le « smatritel », qui est le maître de poste des routes caucasiennes !

Ayez donc appris que la verste vaut un kilomètre soixante-sept mètres, que les diverses populations nomades des gouvernements de la Transcaucasie se décomposent ainsi par familles : Kalmouks, descendants des Éleuthes, quinze mille ; Kirghizes, d'origine musulmane, huit mille ; Tartares de Koundrof, onze cents ; Tartares de Sartof, cent douze ; Nogaïs, huit mille cinq cents ; Turkomans, près de quatre mille !

Ainsi, après avoir si minutieusement « potassé » ma Géorgie, voici qu'un ukase m'oblige à l'abandonner ! Et je n'aurai pas même le temps de visiter le mont Ararat, à l'endroit où s'est arrêtée, au quarantième jour du déluge, l'arche de Noé, ce chaland primitif de l'illustre patriarche ! Et il faudra renoncer à publier

mes impressions d'un voyage en Transcaucasie, perdre mille lignes de copie, à tout le moins, et pour lesquelles j'avais à ma disposition les trente-deux mille mots de notre langue, actuellement reconnus par l'Académie Française !…

C'est dur, mais il n'y a pas à discuter.

Et tout d'abord, à quelle heure part le train de Tiflis pour la Caspienne ?

La gare de Tiflis est le point de jonction de trois lignes de chemins de fer : la ligne de l'ouest, qui se termine à Poti, sur la mer Noire, port où débarquent les passagers qui arrivent d'Europe ; la ligne de l'est, qui s'arrête à Bakou, où s'embarquent les passagers qui doivent traverser la Caspienne ; la ligne enfin que les Russes venaient de jeter sur une longueur de cent soixante-quatre kilomètres, entre la Circaucasie et la Transcaucasie, de Vladikarkaz à Tiflis, en traversant le col d'Arkhot, à quatre mille cinq cents pieds d'altitude, et qui rattache la capitale géorgienne aux railways de la Russie méridionale.

Je me rends à la gare, tout courant, et me précipite vers la salle de départ.

« À quelle heure le train pour Bakou ? demandai-je.

– Vous allez à Bakou ? » répond l'employé.

Et il me jette par son guichet ce regard plus militaire que civil qui brille invariablement sous la visière des casquettes moscovites.

« Je pense, dis-je, peut-être un peu trop vivement, qu'il n'est pas défendu d'aller à Bakou ?…

– Non, me réplique-t-on d'un ton sec, à condition que l'on soit muni d'un passeport régulier.

– J'aurai un passeport régulier, » ripostai-je à ce fonctionnaire farouche, qui, comme tous ceux de la Sainte Russie, me paraît doublé d'un gendarme.

Puis je me borne à redemander quelle est l'heure du départ du train pour Bakou.

« Six heures du soir.

– Et on arrive ?…

– Le lendemain, à sept heures du matin.

– À temps pour prendre le bateau d'Ouzoun-Ada ?…

– À temps. »

Et l'homme du guichet répond à mon salut par un salut d'une précision mécanique.

La question de passeport n'est point pour me préoccuper ; le consul de France saura me donner les références exigées par l'administration russe.

Six heures du soir, et il est déjà neuf heures du matin ! Bah ! quand certains itinéraires vous permettent d'explorer Paris en deux jours, Rome en trois jours, et Londres en quatre jours, il serait assez extraordinaire qu'il fût impossible de visiter Tiflis en une demi-journée ; et, j'entends voir « vison-visu ! » Que diable, on est reporter ou on ne l'est pas !

Il va sans dire que, si mon journal m'a envoyé en Russie, c'est que je parle le russe, l'anglais et l'allemand. Exiger d'un

chroniqueur la connaissance des quelques milliers d'idiomes qui servent à exprimer la pensée dans les cinq parties du monde, ce serait abusif. D'ailleurs, avec les trois langues ci-dessus, en y joignant le français, on va loin à travers les deux continents. Il est vrai, il y a le turc, dont je n'ai retenu que quelques locutions, et le chinois, dont je n'entends pas un traître mot. Mais je n'ai pas à craindre de rester bouche bée dans le Turkestan et le Céleste-Empire. Les interprètes ne feront pas défaut en route, et je compte bien ne pas perdre un seul détail de mon parcours sur le Grand-Transasiatique. Je sais voir et je verrai. Pourquoi m'en cacher ? Je suis de ceux qui pensent qu'ici-bas tout est matière à chronique, que la terre, la lune, le ciel, l'univers, ne sont faits que pour fournir des articles de journaux, et ma plume ne chômera pas en route.

Avant de visiter Tiflis, finissons-en avec la question des passeports. Par bonheur, il ne s'agit pas d'obtenir ce « poderojnaïa », qui était indispensable autrefois à quiconque voyageait en Russie. C'était alors le temps des courriers, des chevaux de poste, et, grâce à sa puissance, cet exeat officiel levait toutes les difficultés, assurait les plus rapides attelages des relais, les plus aimables gracieusetés des postillons, la plus grande vitesse des transports, à tel point qu'un voyageur bien recommandé pouvait franchir en huit jours et cinq heures les deux mille sept cents verstes qui séparent Tiflis de Pétersbourg. Mais que de difficultés pour se procurer ce passeport !

Un simple permis de circulation suffit aujourd'hui, – un permis attestant dans une certaine mesure que vous n'avez été ni un assassin ni même un condamné politique, que vous êtes ce qu'on appelle un honnête homme en pays civilisé. Grâce au concours que me prêtera notre consul à Tiflis, je ne tarderai pas à être en règle avec l'administration moscovite.

C'est l'affaire de deux heures et de deux roubles. Je me consacre alors tout entier, yeux, oreilles, jambes, à l'exploration

de la capitale géorgienne, sans prendre de guide – je les ai en horreur. Il est vrai, j'aurais été capable de conduire n'importe quel étranger à travers les dédales de cette capitale si minutieusement étudiée par avance. C'est un don de nature.

Voici ce que je reconnais en allant au hasard : d'abord la « douma » qui est l'hôtel municipal, où réside le « golova » qui est le maire. Si vous m'aviez fait l'honneur de m'accompagner, je vous aurais dirigé vers la promenade de Krasnoïa-Gora sur la rive gauche du Koura, les Champs-Élysées de l'endroit, – quelque chose comme le Tivoli de Copenhague ou la foire du boulevard de Belleville, avec ses « katchélis », délicieuses balançoires dont les ondulations savamment combinées donnent le mal de mer. Et partout, au milieu de l'enchevêtrement des baraques foraines, les femmes, en costume de fête, qui circulent à visage découvert, et par conséquent, géorgiennes ou arméniennes, appartenant à un culte chrétien.

Quant aux hommes, ce sont des Apollons du Belvédère, moins simplement vêtus, ayant l'air de princes, et je me demande s'ils ne le sont pas tous. En effet, est-ce qu'ils ne descendent pas de ?... Mais je généalogiserai plus tard. Continuons notre visite à longues enjambées. Une minute perdue, c'est dix lignes de reportage, et dix lignes de reportage, c'est... Cela dépend de la générosité du journal et de son conseil d'administration.

Vite au grand caravansérail. Là séjournent les caravanes venues de tous les points du continent asiatique. En voici une qui arrive, composée de marchands arméniens. En voilà une qui part, formée des trafiquants de la Perse et du Turkestan russe. J'aurais voulu arriver avec l'une, partir avec l'autre. Ce n'est pas possible, et je le regrette. Depuis l'établissement des chemins de fer transasiatiques, c'est à peine si l'on rencontre encore ces interminables et pittoresques défilés de cavaliers, de piétons, de chevaux, de chameaux, d'ânes, de chariots. Bah ! je ne crains

pas que mon voyage à travers l'Asie centrale pêche par défaut d'intérêt. Un reporter du *XXe Siècle* saura bien le rendre intéressant.

À présent voici les bazars avec les mille produits de la Perse, de la Chine, de la Turquie, de la Sibérie, de la Mongolie. À profusion des étoffes de Téhéran, de Chiraz, de Kandahar ou de Kaboul, des tapis merveilleux de tissage et de couleurs, des soieries… qui ne valent pas les soieries de Lyon.

Achèterai-je ?… Non ! S'embarrasser de colis pour un parcours de la Caspienne au Céleste-Empire… jamais ! La petite valise à la main, le sac en bandoulière avec un vêtement de voyage suffiront. Du linge ?… Je m'en procurerai en route – à l'anglaise.

Arrêtons-nous devant les célèbres bains de Tiflis, dont les eaux thermales peuvent atteindre soixante degrés centigrades. Là se pratiquent les derniers perfectionnements du massage, l'assouplissement de l'échiné, le craquage des membres. Je me rappelle ce qu'en a dit notre grand Dumas, dont les pérégrinations n'ont jamais été vides d'incidents ; il les inventait au besoin, ce précurseur génial du reportage à toute vapeur. Mais je n'ai pas le temps de me faire ni masser, ni craquer, ni assouplir.

Tiens ! l'*Hôtel de France*. Où n'y a-t-il pas un *Hôtel de France ?* J'entre, je me fais servir à déjeuner – un déjeuner géorgien, arrosé d'un certain vin de Kachélie, qui passe pour ne jamais enivrer, à moins qu'on ne le hume autant qu'on le boit, en faisant usage de ces bouteilles à larges goulots, où le nez plonge avant les lèvres. C'est du moins le procédé cher aux natifs de la Transcaucasie. Quant aux Russes, généralement sobres, l'infusion de thé leur suffit, paraît-il, non sans une certaine addition de « vodka », qui est l'eau-de-vie moscovite par excellence.

Moi, Français et même Gascon, je me contente de boire mon flacon de Kachélie, comme nous buvions notre Château-Lafitte au temps regretté où le soleil en distillait encore sur les coteaux de Pauillac. En réalité, ce vin du Caucase, quelque peu aigrelet, accompagne convenablement la poule bouillie, disons le « pilau », – ce qui permet de lui trouver une saveur spéciale.

C'est fini et réglé. Achevons de nous mêler aux soixante mille habitants que renferme actuellement la capitale géorgienne. Perdons-nous à travers le labyrinthe de ses rues, au milieu de sa population cosmopolite. Beaucoup de Juifs, qui ferment leurs habits de droite à gauche, comme ils écrivent, – le contraire des races aryennes. Peut-être les fils d'Israël ne sont-ils pas les maîtres en ce pays ainsi qu'ils le sont ailleurs ? Cela tient, sans doute, à ce qu'il faut six Juifs pour tromper un Arménien, dit un proverbe local, et ils sont nombreux les Arméniens dans les provinces transcaucasiennes !

J'arrive sur une place sablée, où les chameaux, la tête allongée, les pattes de devant repliées, gisent par centaines. Autrefois, c'était par milliers. Mais, depuis la création du chemin de fer transcaspien, qui date de quelques années, le chiffre de ces porteurs à bosse a diminué dans une proportion très sensible. Essayez donc de faire concurrence aux fourgons de bagages ou aux wagons des trains de marchandises avec de simples bêtes de somme !

En suivant la pente des rues, je débouche sur les quais du Koura, dont le lit divise la ville en deux parties inégales. De chaque côté s'élèvent des maisons grimpeuses ou grimpantes, qui s'étagent, s'échafaudent, se dépassent. C'est à qui regardera pardessus le toit de ses voisines. Aux abords de la rivière, les quartiers sont très commerçants. Là, grand mouvement des vendeurs de vin, avec leurs outres gonflées comme des ballonnets, et des vendeurs d'eau, avec leurs récipients de peau de buf-

fle, auxquels sont ajustés des tuyaux semblables à des trompes d'éléphants.

Puis me voilà errant à l'aventure. *Errare humanum est*, disent volontiers les collégiens de Bordeaux, lorsqu'ils musent sur les quais de la Gironde.

« Monsieur, me dit un bon petit Juif, en me montrant une certaine habitation qui me semble fort ordinaire, vous êtes étranger ?...

– Absolument.

– Alors ne passez pas devant cette maison sans vous arrêter un instant pour l'admirer...

– Et qu'a-t-elle d'admirable ?...

– C'est là qu'a demeuré le célèbre ténor Satar, qui donnait le contre-fa de poitrine... Et ce qu'on le lui payait ! »

Je souhaite à ce digne patriarche de donner un contre-sol encore mieux payé, et je remonte les hauteurs sur la droite du Koura, afin d'avoir une vue d'ensemble.

Au sommet de la colline, sur une petite place, où un chanteur déclamateur récite avec force gestes des vers de Saadi, l'adorable poète persan, je m'abandonne à la contemplation de la capitale transcaucasienne. Ce que je fais là, je me propose de le refaire à Pékin dans une quinzaine de jours. Mais, en attendant les pagodes et les yamens du Céleste-Empire, voici ce que Tiflis offre à mes regards : des murs de citadelles, des clochetons de temples appartenant aux différents cultes, une église métropolitaine avec sa double croix, des maisons de construction russe, persane ou arménienne ; peu de toits, mais des terrasses ; peu de façades ornementées, mais des balcons à véran-

das, accrochés aux étages ; puis, deux zones très tranchées, la zone basse, restée géorgienne, la zone haute, plus moderne, traversée par un long boulevard planté de beaux arbres, entre lesquels se dessine le palais du prince Bariatinsky… Il y a là tout un relief incorrect, capricieux, imprévu, une merveille d'irrégularité, que l'horizon borde de son cadre grandiose de montagnes.

Il est bientôt cinq heures. Je n'ai pas le temps de me livrer au torrent rémunérateur des phrases descriptives. Hâtons-nous de redescendre vers la gare.

Là, une certaine affluence de monde, Arméniens, Géorgiens, Mingréliens, Tartares, Kurdes, Israélites, Russes des bords de la Caspienne, les uns venant prendre leurs billets – ô couleur orientale ! – directement pour Bakou, les autres pour les stations intermédiaires.

Cette fois, j'étais parfaitement en mesure. Ni l'employé à face de gendarme, ni les gendarmes en personne n'auraient pu mettre obstacle à mon départ.

On me délivre un billet de première classe, valable jusqu'à Bakou. Je descends sur le quai qui donne accès aux voitures. Suivant mon habitude, je vais m'installer dans le coin d'un compartiment assez confortable. Quelques voyageurs y montent à ma suite, tandis que le populaire cosmopolite envahit les wagons de seconde et de troisième classe. Les portières sont refermées, après la visite du contrôleur. Un dernier coup de sifflet annonce que le train va se mettre en marche…

Soudain, des cris se font entendre, – des cris où la colère se mêle au désespoir, et je saisis ces mots en allemand :

« Arrêtez !…Arrêtez ! »

Je baisse la vitre et regarde.

Un gros homme, valise à la main, chapeau-casque sur la tête, les jambes embarrassées dans les plis de sa vaste houppelande, court à perdre haleine. Il est en retard.

Des employés veulent le retenir… Essayez donc d'arrêter, s'il vous plaît, une bombe au milieu de sa trajectoire. Cette fois encore, le droit est primé par la force.

La bombe teutonne décrit une courbe très heureusement calculée, et vient tomber dans le compartiment voisin du nôtre, à travers la portière qu'un voyageur complaisant tient ouverte.

Le train s'ébranle en ce moment, les roues de la locomotive patinent sur le rail, puis la vitesse s'accélère…

Nous sommes partis.

CHAPITRE II

Partis avec trois minutes de retard ; il faut être précis. Un reporter qui ne précise pas, c'est un géomètre qui néglige de pousser ses calculs jusqu'à la dixième décimale. Ce retard de trois minutes a permis au Germain d'être notre compagnon de voyage. J'ai l'idée que ce bonhomme me fournira de la copie ; mais ce n'est qu'un pressentiment.

Il fait encore jour à six heures du soir, au mois de mai, sous cette latitude. Je me suis procuré un horaire et je le consulte. La carte dont il est accompagné me fait connaître, station par station, le parcours du railway entre Tiflis et Bakou. Ne pas savoir quelle direction prend la locomotive, si le train monte par le nord-est ou descend par le sud-est, cela me serait insupportable, d'autant plus que, la nuit venue, je ne verrai rien, n'étant point nyctalope comme les hiboux, les chouettes, les hulottes et les chats de gouttière.

Mon indicateur m'apprend d'abord que la voie ferrée longe à peu près la route carrossable qui relie Tiflis à la Caspienne, en desservant Saganlong, Poily, Elisabethpol, Karascal, Aliat, Bakou, à travers la vallée du Koura. On ne tolère guère à un railway des « écarts de conduite. » Il doit autant que possible suivre la ligne droite. C'est ce que fait le Transgéorgien.

Parmi les stations qu'il met en communication, il en est une que j'aurais voulu visiter à loisir, Elisabethpol. Avant la dépêche du *XXe Siècle*, j'avais formé le projet d'y séjourner une semaine. En avoir lu des descriptions si attrayantes, et n'y faire halte – cinq minutes d'arrêt – qu'entre deux et trois heures du matin ! Au lieu d'une ville resplendissant sous les rayons du so-

leil, n'obtenir qu'un vague ensemble, confusément entrevu aux pâles clartés de la lune !

Ayant fini de piocher l'indicateur, je passe à l'examen de mes compagnons de route. À quatre, il va sans dire que nous occupons les quatre angles de ce compartiment. J'ai pris un des coins, du côté de l'entre-voie, dans le sens de la marche.

Aux deux angles opposés, deux voyageurs sont assis en face l'un de l'autre. À peine montés, le bonnet enfoncé sur les yeux, ils se sont enveloppés de leurs couvertures, – des Géorgiens, autant que j'ai pu le deviner. Mais ils appartiennent à cette race spéciale et privilégiée des dormeurs en railway, et ne se réveilleront pas avant l'arrivée à Bakou. Rien à tirer de ces gens-là ; le wagon n'est pas une voiture pour eux, c'est un lit.

Devant moi, un type tout différent et qui n'a rien d'oriental : trente-deux à trente-cinq ans, figure à barbiche roussâtre, regard très vif, nez de chien d'arrêt, bouche qui ne demande qu'à parler, mains familières, prêtes à toutes les étreintes ; un homme grand, vigoureux, large d'épaules, puissant de torse. À la manière dont il s'est disposé, après avoir rangé son sac de voyage et débouclé son tartan à couleurs voyantes, j'ai reconnu le « traveller » anglo-saxon, habitué aux longs déplacements, plus souvent à bord des trains ou des paquebots que dans le confort sédentaire de son « home », en admettant qu'il ait un home. Ce doit être un voyageur de commerce. J'observe qu'il étale force bijoux, bagues aux doigts, épingle à la cravate, boutons aux manchettes avec vues photographiques, breloques tapageuses à la chaîne de son gilet. Bien qu'il n'ait pas de boucles aux oreilles ni d'anneau au nez, je ne serais pas surpris que ce fût un Américain, – je dirai plus, un Yankee.

Voilà mon affaire. Apprendre ce que sont mes compagnons de voyage, d'où ils viennent, où ils vont, n'est-ce pas un devoir de reporter, qui nécessite certaines interviews ? Je vais donc

commencer par mon voisin d'en face. Cela ne sera pas difficile, j'imagine. Il ne songe ni à dormir ni à contempler le paysage que les derniers rayons du soleil couchant éclairent encore. Si je ne me trompe, il doit avoir autant l'envie de me répondre que j'ai, moi, l'envie de l'interroger – et réciproquement.

J'allais m'y mettre… Une crainte m'arrête. Pourvu que cet Américain, – je parierais qu'il l'est, – ne soit pas un chroniqueur, chroniquant pour le compte d'un *World* ou d'un *New-York Herald*, et chargé d'accompagner le train direct du Grand-Transasiatique ! Voilà qui m'enragerait ! Tout plutôt qu'un rival !

Mon hésitation se prolonge. Interrogerai-je, n'interrogerai-je pas ? Déjà la nuit est prête à venir… Enfin, je me préparais à ouvrir la bouche, lorsque mon compagnon me prévint.

« Vous êtes Français ? me dit-il dans ma langue d'origine.

– Oui, monsieur, » lui ai-je répondu dans la sienne.

Décidément, nous étions gens à nous comprendre.

La glace est brisée, et alors demandes de s'échanger de part et d'autre. On connaît ce proverbe de l'Orient :

« Un fou fait plus de questions en une heure qu'un sage pendant toute une année. »

Mais comme mon compagnon ni moi n'avons de prétention à la sagesse, nous nous abandonnons, en entremêlant nos idiomes.

« *Wait a bit* ! »[1] me dit mon Américain.

[1] Attendez un peu !

Je souligne cette locution, parce qu'elle reviendra fréquemment comme le coup de corde qui donne l'élan à la balançoire.

« Wait a bit ! je parierais dix contre un que vous êtes reporter ?...

– Et vous gagneriez !... Oui... reporter, envoyé par le *XXe Siècle* pour suivre les péripéties de ce voyage.

– Vous allez jusqu'à Pékin ?...

– Jusqu'à Pékin.

– Comme moi », répliqua le Yankee.

Voilà ce que je craignais !

« Un confrère ?... demandai-je en fronçant le sourcil d'un air peu sympathique.

– Non... Rassurez-vous... Nous ne plaçons pas le même article, monsieur...

– Claudius Bombarnac, de Bordeaux, et qui est enchanté de faire route avec monsieur...

– Fulk Ephrinell, de la maison Strong Bulbul and Co. de New-York, État de New-York (U.S.A.). »

Il a parfaitement ajouté U.S.A. Nous nous étions mutuellement présentés l'un à l'autre. Moi, courtier en nouvelles, et lui, courtier en... En quoi ?... Il me reste à l'apprendre.

La conversation continue. Fulk Ephrinell, on le pense bien, a voyagé un peu partout – et même plus loin, ajoute-t-il. Il connaît les deux Amériques et presque toute l'Europe. Mais c'est pour la première fois qu'il va mettre le pied en Asie. Il parle… il parle… et toujours ses *wait a bit !* qu'il lance avec une faconde intarissable. Est-ce que l'Hudson aurait les mêmes propriétés que la Garonne de faire les langues bien pendues ?

Il s'en suit que j'écoutai pendant près de deux heures. À peine ai-je entendu le nom des stations jeté à chaque arrêt, Saganlong, Poily et autres. Pourtant j'aurais voulu examiner le paysage, mollement éclairé par la lune, et crayonner quelques notes au passage.

Heureusement mon discoureur a déjà traversé ces provinces orientales de la Géorgie. Il m'indique des sites, des bourgades, des cours d'eau, les montagnes qui se profilent à l'horizon. À peine si je les entrevois… Maudits railways ! On part, on arrive, et on n'a rien vu en route !

« Non ! m'écriai-je, ce n'est plus le charme des voyages en poste, en troïka, en tarantass, avec l'imprévu du chemin, l'originalité des auberges, le caquetage des relais, le coup de vodka des yemtchiks… et parfois la rencontre de ces honnêtes brigands, dont la race finira par s'éteindre…

– Monsieur Bombarnac, me demande Fulk Ephrinell, est-ce sérieusement que vous regrettez ces belles choses ?

– Très sérieusement, ai-je répondu. Avec les avantages de la ligne droite du railway, nous perdons le pittoresque de la ligne courbe ou de la ligne brisée des grandes routes d'autrefois. Et tenez, monsieur Ephrinell, est-ce que la lecture des récits de voyage en Transcaucasie, il y a quelque quarante ans, n'est pas faite pour vous laisser des regrets ? Verrai-je un seul de ces villages habités par les Cosaques, à la fois militaires et cultiva-

teurs ? Assisterai-je à l'un de ces divertissements qui charmaient le touriste, ces « djiquitovkas » équestres, avec cavaliers debout sur leurs chevaux, lançant leurs sabres, déchargeant leurs pistolets, et qui vous faisaient escorte, si vous étiez en compagnie d'un haut fonctionnaire moscovite ou d'un colonel de la Staniza ?

– Sans doute, nous avons perdu ces belles choses, reprend mon Yankee. Mais, grâce à ces rubans de fer qui finiront par cercler notre globe comme un muid de cidre ou une balle de coton, nous allons en treize jours de Tiflis à Pékin. C'est pourquoi, si vous avez compté sur des incidents… pour vous distraire…

– Certainement, monsieur Ephrinell !

– Illusions, monsieur Bombarnac ! Il n'arrivera rien, pas plus à vous qu'à moi. *Wait a bit !* je vous promets le voyage le plus monotone, le plus prosaïque, le plus pot-au-feu, le plus terre à terre, enfin le plus plat… plat comme les steppes du Kara-Koum que le Grand-Transasiatique traverse en Turkestan, et les plaines du désert de Gobi qu'il traverse en Chine…

– Nous verrons bien, répondis-je, car je voyage pour le plaisir de mes lecteurs…

– Tandis que moi je voyage tout simplement pour mes propres affaires. »

Et sur cette réponse, l'idée me vient que Fulk Ephrinell ne sera sans doute pas le compagnon de route que j'avais rêvé. Il a des marchandises à vendre, je n'en ai point à acheter.

Je prévois dès lors que de notre rencontre il ne naîtra pas une intimité suffisante pendant ce long parcours. Ce doit être un de ces Yankees dont on a pu dire : quand ils tiennent un dollar

entre les dents, il est impossible de le leur arracher… et je ne lui arracherai rien qui vaille !

Cependant, si je sais de lui qu'il voyage pour le compte de la maison Strong Bulbul and Co. de New-York, j'ignore ce qu'est cette maison. À entendre ce courtier américain, il semble que la raison sociale de Strong Bulbul and Co. doit être connue du monde entier. Mais alors comment se fait-il que je ne la connaisse pas, moi, un reporter, élève de Chincholle, notre maître à tous ! Je suis en défaut, puisque je n'ai jamais entendu parler de la maison Strong Bulbul and Co.

Je me proposais donc d'interroger Fulk Ephrinell à ce sujet, quand il me dit :

« Avez-vous déjà visité les États-Unis d'Amérique, monsieur Bombarnac ?

– Non, monsieur Ephrinell.

– Viendrez-vous un jour dans notre pays ?

– Peut-être.

– Alors n'oubliez pas d'explorer à New-York la maison Strong Bulbul and Co.

– Explorer ?…

– C'est le mot vrai.

– Bon ! Je n'y manquerai point.

– Vous verrez là un des plus remarquables établissements industriels du nouveau continent.

– Je n’en doute pas, mais pourrai-je savoir ?…

– *Wait a bit*, monsieur Bombarnac ! reprend Fulk Ephrinell, en s’animant. Figurez-vous une colossale usine, de vastes bâtiments pour le montage et l’ajustage des pièces, une machine développant quinze cents chevaux de force, des ventilateurs à six cents tours par minute, des générateurs dévorant cent tonnes de charbon par jour, une cheminée haute de quatre cent cinquante pieds, d’immenses hangars pour l’emmagasinage des produits fabriqués que nous écoulons à travers les cinq parties du monde, un directeur général, deux sous-directeurs, quatre secrétaires, huit sous-secrétaires, un personnel de cinq cents employés et de neuf mille ouvriers, toute une légion de courtiers comme votre serviteur, qui exploitent l’Europe, l’Asie, l’Afrique, l’Amérique, l’Australasie, enfin un chiffre d’affaires qui dépasse annuellement cent millions de dollars ! Et tout cela, monsieur Bombarnac, tout cela pour fabriquer par milliards… oui ! je dis par milliards… »

En ce moment, le train commence à diminuer de vitesse sous l’action de ses freins automatiques ; puis, il s’arrête.

« Elisabethpol !… Elisabethpol ! » crient le conducteur et les employés de la gare.

Notre conversation est interrompue. Je baisse la glace de mon côté et j’ouvre la portière, très désireux de me dégourdir les jambes. Fulk Ephrinell, lui, ne descend pas.

Me voici donc arpentant le quai d’une gare très suffisamment éclairée. Une dizaine de voyageurs ont déjà quitté notre train. Cinq ou six, des Géorgiens, se pressent aux marchepieds des compartiments. Dix minutes d’arrêt à Elisabethpol, l’horaire ne nous octroie pas davantage.

Dès les premiers coups de cloche, je reviens vers notre wagon, j'y monte, et, lorsque la portière a été refermée, je m'aperçois que ma place est prise. Oui… en face de l'Américain s'est installée une voyageuse avec ce sans-gêne anglo-saxon, qui n'a pas plus de limites que l'infini. Est-elle jeune ? est-elle vieille ? Est-elle jolie ? est-elle laide ? L'obscurité ne me permet pas d'en juger. Dans tous les cas, la galanterie française m'interdit de réintégrer mon coin, et je m'assieds près de cette personne, qui ne s'excuse même pas.

Quant à Fulk Ephrinell, il me semble qu'il dort, et voilà comment j'en suis encore à savoir ce que fabrique par milliards cette maison Strong Bulbul and Co. de New-York.

Le train est parti. Nous avons laissé Elisabethpol en arrière. Qu'ai-je vu de cette charmante ville de vingt mille habitants, bâtie à cent soixante-dix kilomètres de Tiflis, sur le Gandja-tchaï, un tributaire du Koura, et que j'avais spécialement « piochée », avant mon arrivée ?… Rien de ses maisons en briques cachées sous la verdure, rien de ses curieuses ruines, rien de sa superbe mosquée construite au commencement du XVIIIe siècle, ni de sa place du Maïdan. Des admirables platanes, si recherchés des corbeaux et des merles, et qui entretiennent une température supportable pendant les excessives chaleurs de l'été, à peine ai-je aperçu les hautes ramures où se jouaient les rayons lunaires ? Et, sur les bords du rio, qui promène ses eaux argentées et murmurantes le long de la rue principale, à peine ai-je entrevu quelques maisons à jardinets, semblables à de petites forteresses crénelées. Ce qui m'est resté dans le souvenir, ce n'est qu'une silhouette indécise, saisie au vol entre les volutes de vapeur éructées par notre locomotive. Et pourquoi ces habitations toujours sur la défensive ? C'est que Elisabethpol était une place de guerre, jadis exposée aux fréquentes attaques des Lesghiens du Chirvan, et ces montagnards, à en croire les historiens les mieux informés, descendent directement des hordes d'Attila.

Il était près de minuit alors. La fatigue m'invitait au sommeil, et pourtant, en bon reporter, je ne voulais dormir que d'un œil et sur une seule oreille.

Je tombai cependant dans cette sorte de somnolence que provoquent les trépidations régulières d'un train en marche, entremêlées de coups de sifflet déchirants, de bruits de serrage avant les ralentissements de vitesse, de brouhahas tumultueux, lorsque deux convois se croisent. Ce sont des noms de stations criés pendant les courts arrêts, et le claquement des portières qui s'ouvrent ou se ferment avec une sonorité métallique.

C'est ainsi que j'entendis appeler Géran, Varvara, Oudjarry, Kiourdamir, Klourdane, ensuite Karasoul, Navagi… Je me redressais ; mais, n'occupant plus l'angle dont j'avais été si cavalièrement évincé, il m'était impossible de regarder à travers la vitre.

Et je me demande alors ce que cache cet amas de voilettes, de couvertures, de jupes, que j'entrevois à ma place usurpée. Question sans réponse. Cette voyageuse doit-elle être ma compagne jusqu'au terminus du Grand-Transasiatique ? Échangerai-je avec elle un salut sympathique dans les rues de Pékin ?… Puis, de ma compagne, ma pensée revient à mon compagnon, qui ronfle dans son coin à rendre jaloux les ventilateurs de la maison Strong Bulbul and Co. Et cette immense usine, que diable fabrique-t-elle ? Des ponts de fer ou d'acier, des locomotives, des plaques de blindage, des chaudières à vapeur, des pompes de mines ?… Avec ce que m'en a dit mon Américain, j'en fais une rivale du Creusot, de Cokerill ou d'Essen, quelque formidable établissement industriel des États-Unis d'Amérique. À moins qu'il ne m'en ait conté… car il ne paraît pas être « vert », comme on dit dans son pays, – ce qui signifie qu'il n'a pas l'air précisément d'un naïf, ledit Fulk Ephrinell !

Il me semble pourtant que je me suis peu à peu endormi d'un sommeil de plomb. Soustrait aux influences extérieures, je n'entends même plus la respiration stertoreuse de mon Yankee. Le train arrive à la station d'Aliat, y fait un arrêt de dix minutes et repart sans que je m'en sois aperçu. Je le regrette, car Aliat est un petit port, et j'aurais pu prendre là un premier aperçu de la Caspienne, entrevoir ces contrées qui furent ravagées par Pierre le Grand… Deux colonnes de chronique historico-fantaisiste à faire là-dessus, en mêlant le Bouillet au Larousse… Bien que n'ayant rien vu de ce pays ni de sa capitale, il ne serait pas difficile de donner l'essor à mon imagination…

« Bakou ! Bakou… »

C'est ce nom, répété à l'arrêt du train, qui me réveille…

Il est sept heures du matin.

CHAPITRE III

Le départ du bateau ne doit s'effectuer qu'à trois heures du soir. Ceux de mes compagnons de voyage qui se disposent à traverser la Caspienne, se hâtent de courir vers le port. Il s'agit, en effet, de retenir une cabine, ou de marquer sa place dans les salons du paquebot.

Fulk Ephrinell m'a quitté précipitamment sur ces seuls mots :

« Je n'ai pas un instant à perdre ! Il faut que je m'occupe du transport de mes bagages…

– Vous en avez beaucoup ?…

– Quarante-deux caisses.

– Quarante-deux caisses ! m'écriai-je.

– Et je regrette de ne pas en avoir le double. – Vous permettez, n'est-ce pas… »

Il aurait à faire une traversée de huit jours au lieu de vingt-quatre heures, à franchir l'Atlantique au lieu de la Caspienne, qu'il ne serait pas plus pressé.

On peut m'en croire, le Yankee n'a pas songé un instant à offrir sa main à notre compagne pour l'aider à descendre de wagon. Je le remplace. La voyageuse s'appuie sur mon bras, et saute… non ! met lentement le pied à terre. J'eus pour toute ré-

compense un *thank you, sir*, qui est prononcé d'une voix sèche, extrêmement britannique.

Thackeray a dit quelque part qu'une dame anglaise bien élevée est la plus complète des œuvres de Dieu sur la terre. Je ne demande qu'à vérifier cette galante affirmation à propos de notre voyageuse. Elle a relevé sa voilette. Est-ce une jeune femme ou une vieille fille ? Avec ces Anglaises, on ne sait guère ! Vingt-cinq ans, paraît-elle, un teint albionesque, une démarche saccadée, une robe montante comme une marée d'équinoxe, pas de lunettes, bien qu'elle ait les yeux très bleus d'une myope. Tandis que j'arrondis le dos en m'inclinant, elle m'honore d'un salut de tête qui ne met en jeu que les vertèbres de son long cou, et se dirige vers la porte de sortie d'un pas régulier.

Très probablement, je retrouverai cette personne à bord du paquebot. Quant à moi, je ne compte descendre au port qu'à l'heure du départ. Je suis à Bakou, j'ai une demi-journée pour visiter Bakou, et je n'en perdrai pas une heure, puisque les hasards de mes pérégrinations m'ont conduit à Bakou.

Il est possible que ce nom n'éveille en aucune façon la curiosité du lecteur. Mais peut-être son imagination s'enflammera-t-elle, si j'ajoute que Bakou, c'est la ville des Guèbres, la cité des Parsis, la métropole des adorateurs du feu.

Cerclée d'une triple enceinte de murailles noirâtres à créneaux, cette ville est bâtie près du cap Apchéron, sur les extrêmes ramifications de la chaîne du Caucase. Voyons ! suis-je en Perse, ou en Russie ?... En Russie, à n'en pas douter, puisque la Géorgie est province moscovite, mais il est permis de se croire en Perse, puisque Bakou a conservé sa physionomie persane. J'y visite un palais des Khans, pur produit de l'architecture du temps de Schahriar et de Schéhérazade, « fille de la Lune », sa spirituelle conteuse, un palais dont les fines sculptures sont aussi fraîches que si elles venaient de recevoir le dernier coup

du ciseau. Plus loin s'élèvent de sveltes minarets, et non pas ces toits ventrus de Moscou la Sainte, aux angles d'une vieille mosquée où l'on peut pénétrer sans ôter ses bottes. Il est vrai, le muezzin ne lance plus quelque sonore verset du Koran à l'heure de la prière. D'ailleurs, Bakou possède des quartiers, qui sont bien russes de mœurs et d'aspect, avec leurs maisons de bois sans aucun reste de couleur orientale, une gare d'aspect imposant, digne d'une grande cité d'Europe ou d'Amérique, et au bout de ces rues, un port moderne, dont l'atmosphère s'encrasse des fumées de la houille, vomies par la cheminée des steamers.

En vérité, on se demande ce que vient faire ce charbon en cette ville du naphte. À quoi bon ce combustible, puisque le sol aride et dénudé de l'Apchéron, où ne pousse que l'absinthe pontique, est si riche d'huile minérale ? À quatre-vingts francs les cent kilos, il fournit le naphte blanc et noir, que les exigences de la consommation n'épuiseront pas pendant des siècles.

Phénomène vraiment merveilleux ! Voulez-vous un appareil instantané d'éclairage ou de chauffage ? Rien de plus simple, faites un trou dans ce sol, le gaz s'en échappe, et vous l'allumez. C'est le gazomètre naturel à la portée de toutes les bourses.

J'aurais voulu visiter le fameux sanctuaire d'Atesh-Gâh ; mais il est à vingt-deux verstes de la ville, et le temps m'eût manqué. Là brûle le feu éternel, entretenu depuis des centaines d'années par des prêtres parsis, venus de l'Inde, lesquels ne mangent jamais de nourriture animale. En d'autres pays, ces végétariens seraient simplement traités de légumistes.

Ce mot me rappelle que je n'ai pas déjeuné, et, comme onze heures sonnent, je me dirige vers le restaurant de la gare, où j'entends bien ne point me conformer au régime alimentaire des Parsis d'Atesh-Gâh.

Au moment où j'entre dans la salle, Fulk Ephrinell en sort précipitamment.

« Et déjeuner ?… lui demandai-je.

– C'est fait, me répond-il.

– Et vos colis ?…

– Encore vingt-neuf à transporter jusqu'au paquebot… Mais, pardon… je n'ai pas un instant à perdre. Quand on représente la maison Strong Bulbul and Co., qui expédie hebdomadairement cinq mille caisses de ses produits…

– Allez… allez…, monsieur Ephrinell, nous nous retrouverons à bord.

– À propos, vous n'avez pas rencontré notre compagne de voyage ?

– Quelle compagne de voyage ?…

– Cette jeune dame qui occupait ma place dans le compartiment…

– Il y avait une jeune dame avec nous ?…

– Sans doute.

– Eh bien, vous me l'apprenez, monsieur Bombarnac, vous me l'apprenez ! »

Et là-dessus, l'Américain franchit la porte et disparaît. Il faut espérer qu'avant d'arriver à Pékin, je saurai quels sont les produits de la maison Strong Bulbul and Co. de New-York. Cinq mille caisses par semaine… quelle fabrication et quel débit !

Le déjeuner rapidement expédié, je me remets en campagne. Pendant ma promenade, j'ai pu admirer quelques magnifiques Lesghiens, la tcherkesse grisâtre avec cartouchières sur la poitrine, la bechmet de soie rouge vif, les guêtres brodées d'argent, la chaussure plate sans talon, le papak blanc sur la tête, le long fusil en travers des épaules, le schaska et le kandjiar à la ceinture, – bref des hommes-arsenal comme il y a des hommes-orchestre, mais d'un aspect superbe, et qui doivent faire un merveilleux effet dans les cortèges de l'empereur de Russie.

Il est déjà deux heures, et je songe à me diriger vers l'embarcadère. Il me faut repasser par la gare où j'ai laissé mon léger bagage en consigne.

Me voici donc, tenant ma valise d'une main, ma canne de l'autre, et je prends une des rues qui descendent vers le port.

Au tournant d'une place, près de l'endroit où l'enceinte se rompt pour donner accès sur le quai, deux personnes, qui marchent conjointement, attirent, je ne sais pourquoi, mon attention. C'est un couple en costume de voyage. L'homme montre de trente à trente-cinq ans, la femme, de vingt-cinq à trente ans, – l'homme, un brun grisonnant déjà, avec physionomie mobile, regard vif, démarche aisée et un certain balancement des hanches, – la femme, une blonde encore assez jolie, l'œil bleu, le teint un peu défraîchi, les cheveux frisottant sous sa capote, un accoutrement de voyage qui n'est de bon goût ni dans sa coupe démodée ni dans sa couleur tapageuse. Ce sont vraisemblablement deux époux que le train vient d'amener de Tiflis, et peut-être même, si mon flair ne me trompe, deux Français.

Mais, bien que je les observe curieusement, ils n'en font pas autant de ma personne. Ils sont trop occupés pour m'avoir aperçu. Entre les mains, sur les épaules, des sacs, des coussins,

des couvertures, des cannes, des parapluies, des ombrelles. Ils emportent tout ce que l'on peut imaginer de petits colis qu'ils ne veulent point mettre avec les bagages du paquebot. Je me sens un vif désir de leur venir en aide. N'est-ce pas une chance heureuse – et des plus rares – que de rencontrer des Français hors de France ?

Au moment où je vais les aborder, Fulk Ephrinell reparaît, m'entraîne, et je laisse le couple en arrière. Ce n'est que partie remise. Je le retrouverai sur le paquebot, et nous ferons connaissance pendant la traversée.

« Eh bien, demandai-je au Yankee, où en est l'embarquement de votre cargaison ?...

– En ce moment, la trente-septième caisse est en route, monsieur Bombarnac...

– Et jusqu'ici pas d'accident ?...

– Pas d'accident.

– Et que renferment vos caisses, s'il vous plaît ?...

– Ce qu'elles renferment ?... Ah ! voici la trente-septième ! » s'écria Fulk Ephrinell, et il court au-devant d'un camion, qui débouchait sur le quai.

Il y a là un mouvement considérable, toute l'animation des départs et des arrivages. Bakou est le port le plus fréquenté et le plus sûr de la Caspienne. Derbent, situé plus au nord, ne saurait lui faire concurrence, et il absorbe presque en entier le trafic maritime de cette mer, ou plutôt de ce grand lac, sans communication avec les mers voisines. Il va sans dire que la création d'Ouzoun-Ada sur le littoral opposé a décuplé le transit qui s'opérait autrefois par Bakou. Le Transcaspien, ouvert à la cir-

culation des voyageurs et des marchandises, est, par excellence, la voie commerciale qui rattache l'Europe au Turkestan.

Dans un avenir prochain, peut-être une seconde route longera-t-elle la frontière persane, en reliant les railways de la Russie méridionale au railways de l'Inde Anglaise – ce qui épargnerait aux voyageurs la navigation de la Caspienne. Et, lorsque ce vaste bassin se sera desséché par suite d'évaporation, pourquoi une voie ferrée, établie sur son lit de sable, ne permettrait-elle pas aux trains d'aller sans transbordement de Bakou à Ouzoun-Ada ?…

En attendant la réalisation de ce desideratum, il est nécessaire de prendre un paquebot, et c'est ce que je me préparais à faire en nombreuse compagnie.

Notre paquebot s'appelle *l'Astara*, de la Compagnie *Caucase et Mercure*. C'est un gros bateau à roues, qui fait trois fois par semaine le service d'une côte à l'autre. Très large de coque, il a été aménagé de manière à prendre une grande quantité de marchandises, et les constructeurs se sont plus préoccupés de l'arrimage des colis que du confort des passagers. Après tout, pour une navigation de vingt-quatre heures, il n'y a pas lieu de se montrer difficile.

Tumultueux concours de monde aux abords de l'embarcadère, gens qui partent et gens qui regardent partir, recrutés parmi la population cosmopolite de Bakou. J'observe que les voyageurs sont pour la plupart des Turkmènes, avec une vingtaine d'Européens de diverses nationalités, quelques Persans et aussi deux types originaires du Céleste-Empire. Ceux-là sont évidemment à destination de la Chine.

L'*Astara* est à la lettre bondé de marchandises. La cale n'a pas suffi, et une bonne part de la cargaison a reflué sur le pont. L'arrière est réservé aux passagers ; mais, depuis la passerelle

jetée entre les tambours jusqu'au gaillard d'avant, on a empilé nombre de colis que d'épais prélarts goudronnés doivent garantir contre les coups de mer.

C'est là que les bagages de Fulk Ephrinell ont été déposés. Il y a tenu la main avec une énergie de Yankee, très décidé à ne pas perdre de vue son précieux matériel, des caisses cubiques, hautes, larges et profondes de deux pieds, recouvertes d'un cuir verni soigneusement sanglé, et sur lequel se lisent ces mots imprimés en découpage : Strong Bulbul and Co, de New-York.

« Toutes vos marchandises sont à bord ? demandai-je à l'Américain.

– Voici la quarante-deuxième caisse qui arrive », me répond-il. Et, en effet, ladite caisse est au dos d'un facteur, engagé déjà sur le pont de l'embarcadère. Il me semble que ce porteur est un peu trébuchant, grâce sans doute, à une absorption trop prolongée de vodka.

« *Wait a bit* ! » crie Fulk Ephrinell.

Puis en bon russe, afin d'être mieux compris : « Attention !... attention ! »

Conseil excellent mais tardif. Le porteur vient de faire un faux pas. La caisse glisse de ses épaules, tombe... heureusement par-dessus le bastingage de l'*Astara*, se brise en deux, et quantité de petits paquets, dont le papier se déchire, laissent leur contenu se répandre sur le pont.

Quel cri d'indignation a poussé Fulk Ephrinell ! Quel coup de poing il administre au maladroit, en répétant d'une voix désespérée :

« Mes dents... mes pauvres dents ! »

Et le voilà, se traînant à genoux pour ramasser les petits morceaux d'ivoire artificiel, épars le long de la coursive, tandis que je ne puis comprimer mon envie de rire.

Oui ! ce sont des dents que fabrique la maison Strong Bulbul and Co. de New-York ! C'est pour en fournir cinq mille caisses par semaine aux cinq parties du monde, que fonctionne cette gigantesque usine ! C'est pour en approvisionner les dentistes de l'ancien et du nouveau continent, c'est pour en envoyer jusqu'en Chine, qu'elle développe quinze cents chevaux de force et brûle cent tonnes de charbon par jour… Voilà qui est américain !

Après tout, la population du globe est, dit-on, de quatorze cents millions d'âmes, et à trente-deux dents par habitant, cela fait près de quarante-cinq milliards. Donc, s'il y avait lieu de remplacer toutes les vraies dents par des fausses, la maison Strong Bulbul and Co. ne serait même pas en mesure d'y suffire !

Mais il faut laisser Fulk Ephrinell courir après les trésors odontologiques de sa quarante-deuxième caisse. La cloche envoie ses derniers tintements. Tous les passagers sont à bord. L'*Astara* va larguer ses amarres…

Soudain des cris partent du côté du quai. Je les reconnais, ce sont des cris d'Allemand, – ceux que j'ai déjà entendus à Tiflis, au moment où le train de Bakou se mettait en marche.

En effet, voici le voyageur en question. Il est essoufflé, il court, il n'en peut plus. Le pont volant a été retiré, et le paquebot s'écarte déjà. Comment ce retardataire embarquera-t-il ?

Heureusement, un croupiat, frappé à l'arrière de l'*Astara*, maintient encore le bateau près du quai. L'Allemand apparaît au

moment où deux matelots manœuvrent les ballons d'accostage. Ils lui donnent la main, et l'aident à sauter à bord…

Décidément, il est coutumier du fait, ce gros homme, et je serai bien surpris s'il arrive à destination.

Cependant, son évitement effectué, l'*Astara* s'est mis en marche sous l'action de ses puissantes roues, et il est bientôt en dehors des passes.

À quatre cents mètres environ, une sorte de bouillonnement, qui agite la surface de la mer, indique un trouble profond des eaux. Je me trouvais alors près des bastingages de bâbord à l'arrière, et, le cigare à la bouche, je regardais le port disparaître derrière la pointe en retour du cap Apchéron, tandis que la chaîne du Caucase montait à l'horizon de l'ouest.

De mon cigare il ne me restait plus qu'un bout entre les lèvres, et, après en avoir aspiré les dernières bouffées, je le jette par-dessus le bord.

En un instant, une nappe de feu se propage autour de la coque du paquebot. Ce bouillonnement provenait d'une source sous-marine de naphte, et il a suffi de ce fragment de cigare pour l'enflammer.

Quelques cris se font entendre. L'*Astara* roule au milieu de volutes ignescentes ; mais un coup de barre nous éloigne de la source en feu, et tout danger est bientôt écarté.

Le capitaine, qui vient de se porter à l'arrière, se borne à me dire d'un ton froid :

« C'est imprudent ce que vous avez fait là. »

Et je réponds comme on a l'habitude de répondre en pareille circonstance :

« Ma foi, capitaine, je ne savais pas…

– Il faut toujours savoir, monsieur ! »

Cette phrase a été prononcée d'une voix sèche et revêche à quelques pas de moi.

Je me retourne…

C'est l'Anglaise qui m'a servi cette petite leçon.

CHAPITRE IV

Je me défie habituellement des impressions en voyage. Ces impressions sont subjectives, – un mot que j'emploie parce qu'il est à la mode, bien que je n'aie jamais bien su ce qu'il veut dire. Un homme gai verra gaiement les choses. Un homme triste les verra tristement. Démocrite aurait trouvé aux rives du Jourdain et aux grèves de la mer Morte un aspect enchanteur. Héraclite aurait trouvé maussades les sites de la baie de Naples et les plages du Bosphore. Moi, j'ai un heureux naturel, – que l'on me pardonne si je fais un abus de l'égotisme dans ce récit, car il est rare que la personnalité d'un auteur ne se mêle pas à ce qu'il raconte – voir Hugo, Dumas, Lamartine et tant d'autres. Shakespeare est une exception et je ne suis pas Shakespeare – pas plus, d'ailleurs, que je ne suis Lamartine, Dumas ou Hugo.

Cependant, si ennemi que je sois des doctrines de Schopenhauer et de Leopardi, j'avouerai que les rives de la Caspienne m'ont paru mornes et attristantes. Aucune animation sur le littoral, ni végétation ni oiseaux. On ne se sent pas devant une grande mer. Et pourtant, si la Caspienne n'est, au vrai, qu'un lac déprimé à vingt-six mètres au-dessous du niveau de la Méditerranée, ce lac est souvent troublé par de violentes tempêtes. Un navire n'y a pas « de fuite », comme disent les marins. Qu'est-ce qu'une centaine de lieues en largeur ? On est vite à la côte vers l'ouest ou vers l'est, et les ports de refuge ne sont nombreux ni dans la direction de l'Asie ni dans la direction de l'Europe.

Une centaine de passagers sont à bord de l'*Astara*, – un grand nombre de ces Caucasiens qui commercent avec le Tur-

kestan, et qui ne nous accompagneront pas jusqu'aux provinces orientales du Céleste-Empire.

Depuis quelques années déjà, le Transcaspien fonctionne entre Ouzoun-Ada et la frontière chinoise. Rien qu'entre ce port et Samarkande, on ne compte pas moins de soixante-trois stations. C'est donc sur cette partie du parcours que le train doit déposer le plus de voyageurs. De ceux-là je n'ai point à m'inquiéter, et ne perdrai pas mon temps à étudier leur personne. Supposez que l'un d'eux soit intéressant, je le travaille, je le pioche jusqu'à « son état d'âme »… et puis il me laisse au bon moment.

Non ! toute mon attention, je la réserve pour ceux qui feront le voyage entier. J'ai déjà Fulk Ephrinell et peut-être cette charmante Anglaise, qui me paraît être à destination de Pékin. Je rencontrerai d'autres compagnons de route à Ouzoun-Ada. En ce qui concerne le couple français, rien encore ; mais la traversée de la Caspienne ne s'achèvera pas sans que je sache à quoi m'en tenir à leur égard. Il y a aussi ces deux Chinois qui retournent évidemment dans leur Chine. Si je connaissais seulement cent mots du « kouan-hoa » qui est la langue parlée du Céleste-Empire, peut-être pourrais-je tirer parti de ces curieuses figures de paravent. En réalité, ce qu'il me faudrait, ce serait un personnage affublé de sa légende, quelque héros mystérieux, qui voyagerait incognito, grand seigneur ou bandit. Enfin n'oublions pas notre double rôle de reporter pour les faits, d'interviewer pour les gens… à tant la ligne, et choisissons bien. Qui fait bon choix a bonne chance.

Je suis descendu par l'escalier du rouffle dans les salons de l'arrière. On n'y trouverait pas une place libre. Les cabines sont déjà occupées par les passagers et les passagères qui redoutent le tangage et le roulis. Couchés dès leur arrivée à bord, ils ne se lèveront qu'au moment où le bateau accostera les quais d'Ouzoun-Ada. Faute de cabines, d'autres voyageurs se sont ins-

tallés sur les divans, encombrés de petits colis, et d'où ils ne bougeront plus. Allez donc chercher un monsieur romanesque au milieu de ces endormis, menacés du mal de mer !

Quant à moi, c'est sur le pont que j'ai l'intention de passer la nuit, et je remonte par le capot. L'Américain est là, achevant de remettre sa caisse en état.

« Croyez-vous, s'écrie-t-il, croyez-vous qu'il m'a demandé un pourboire, cet ivrogne de moujik !

– J'espère que vous n'avez rien perdu, monsieur Ephrinell ? ai-je répliqué.

– Non… par bonheur !

– Puis-je savoir combien vous importez de dents en Chine dans ces caisses ?

– Dix-huit cent mille, sans compter les dents de sagesse ! »

Et Fulk Ephrinell se met à rire de cette plaisanterie qu'il a dû maintes fois semer sur sa route. Je le quitte et j'atteins la passerelle entre les deux tambours.

Ciel assez beau avec un vent de nord qui menace de fraîchir. Au large, de longues risées verdâtres courant à la surface de la mer. Il est possible que la nuit soit plus dure qu'on ne le supposait. À l'avant du paquebot, nombreux passagers, Turkomènes en guenille, Kirghizes aux yeux bridés, moujiks en tenue d'émigrants, – de pauvres diables, enfin, étendus sur les dromes, contre les parois, le long des prélarts. Ils fument presque tous, ou grignotent les provisions qu'ils ont emportées pour la traversée. Les autres cherchent déjà dans le sommeil à réparer leurs fatigues, peut-être même à tromper leur faim.

L'idée me vient de faire les cent pas au milieu de ces groupes. Je suis comme un chasseur, qui bat les broussailles avant de se mettre à l'affût. Me voici devant le tas des colis, sur lesquels je jette un véritable regard de douanier.

Une caisse assez grande, en bois blanc, sur laquelle retombe un pan du prélart, attire mon attention. Elle mesure, en hauteur, un mètre quatre-vingts sur un mètre de largeur et de profondeur. On l'a placée en cet endroit avec le soin qu'exigent ces mots écrits en russe sur ses montants : *Glaces – Fragile – Craint l'humidité*. Et ces indications : *Haut – Bas*, qui ont été respectées. Puis, une adresse ainsi libellée : *Mlle Zinca Klork, avenue Cha-Coua, Pékin, province de Petchili, Chine*.

Cette Zinca Klork, – son nom l'indique, – doit être une Roumaine, et elle profite de ce train direct du Grand-Transasiatique pour se faire expédier des glaces. Est-ce que cet article manque aux magasins de l'Empire du Milieu ? Comment font alors les belles Célestes pour admirer leurs yeux fendus en amande et l'édifice de leur chevelure ?

La cloche retentit et annonce le dîner de six heures. Le « dining-room » est à l'avant. J'y descends et trouve la table déjà garnie d'une quarantaine de convives.

Fulk Ephrinell s'est installé à peu près au centre du salon. Une place étant libre près de lui, il me fait signe de venir l'occuper, et je me hâte d'aller en prendre possession.

Est-ce hasard pur, je ne sais, mais la voyageuse anglaise est assise à la gauche de Fulk Ephrinell, qui s'entretient avec elle et croit devoir me la présenter.

« Miss Horatia Bluett », dit-il.

En face, j'aperçois le couple français, lequel étudie consciencieusement la carte du dîner.

À l'autre bout de la table, du côté de l'office d'où viennent les plats, – ce qui lui permettra de se servir le premier, – se carre le voyageur allemand, un homme fortement constitué, face rougeaude, cheveux blonds, barbe roussâtre, mains empotées, nez très long, qui fait songer à l'appareil proboscidien des plantigrades. Il a cet air sui generis des officiers de la landsturm que menace une obésité précoce.

« Il n'est pas en retard, cette fois, dis-je à Fulk Ephrinell.

– L'heure du dîner ne se manque jamais dans l'empire germanique ! me répond l'Américain.

– Savez-vous comment il se nomme, cet Allemand ?

– Le baron Weissschnitzerdörfer.

– Et avec ce nom-là, il va jusqu'à Pékin ?...

– Jusqu'à Pékin, comme ce major russe qui a pris place auprès du capitaine de l'*Astara.* »

Je regarde le personnage en question, âgé d'une cinquantaine d'années, type moscovite, barbe et cheveux grisonnants, physionomie avenante. Je sais le russe, il doit savoir le français. Peut-être est-ce le compagnon de voyage que je rêve ?

« Vous dites que c'est un major, monsieur Ephrinell ?

– Oui, un médecin de l'armée russe, et on l'appelle le major Noltitz. »

Décidément, l'Américain est plus avancé que moi, et pourtant il ne fait pas métier de reporter.

Le roulis n'étant pas encore très sensible, chacun mange à l'aise. Fulk Ephrinell s'entretient avec miss Horatia Bluett, et je comprends qu'il y ait eu rapprochement entre ces deux natures si parfaitement anglo-saxonnes.

En effet, l'un est courtier en dents, et l'autre est courtière en cheveux. Miss Horatia Bluett représente une importante maison de Londres, la maison Holmes-Holme, à laquelle le Céleste-Empire expédie annuellement pour deux millions de chevelures féminines. Elle va à Pékin, au compte de ladite maison, fonder un comptoir, où se concentreront les produits récoltés sur les sujettes… et sans doute aussi sur les sujets du Fils du Ciel. L'affaire se présente dans des conditions d'autant plus favorables que la Société secrète du *Lotus Bleu* pousse à la suppression de la natte, emblème de l'asservissement des Chinois aux Tartares Mandchous.

« Allons, pensai-je, si la Chine envoie ses cheveux à l'Angleterre, l'Amérique lui envoie ses dents. C'est un échange de bons procédés, et tout est pour le mieux. »

Nous sommes à table depuis un quart d'heure. Il n'est survenu aucun incident. Le voyageur à figure glabre et sa blonde compagne semblent nous écouter, quand nous causons en français. Ils manifestent un plaisir évident et un désir déjà visible de se mêler à notre conversation. Je ne me suis donc pas trompé : ce sont des compatriotes, mais de quelle catégorie ?…

En ce moment, voici que la bande de l'*Astara* s'accentue ; les assiettes frémissent entre les chevilles de la table, les couverts glissent en cliquetant, les verres épanchent en partie leur contenu, les lampes de suspension s'écartent de la verticale, ou plutôt, ce sont nos sièges, c'est la table, qui obéissent au caprice

du roulis. Curieux effet à observer, lorsqu'on a le cœur assez marin pour n'en point souffrir.

« Eh ! me dit l'Américain, voilà cette excellente Caspienne qui commence à secouer ses puces !

– Êtes-vous sujet au mal de mer ? lui demandai-je.

– Moi, me dit-il, pas plus qu'un marsouin. Et vous, miss, ajouta-t-il en s'adressant à sa voisine, vous n'êtes jamais malade ?...

– Jamais », répond miss Horatia Bluett.

De l'autre côté de la table, le couple échange quelques paroles en français :

« Tu n'es pas indisposée, madame Caterna ?...

– Non, Adolphe... pas encore... mais si cela continue... j'avoue que...

– Eh bien, Caroline, il faudra remonter sur le pont. Le vent a haie l'est d'un quart, et l'*Astara* ne tardera pas à mettre le nez dans la plume. »

Cette manière de s'exprimer indique que « monsieur Caterna », puisque tel est son nom, est marin ou a dû l'être. Cela explique le roulement de ses hanches, quand il marche.

Le tangage est maintenant très dur. La plupart des convives ne peuvent le supporter. Passagers, passagères, au nombre d'une trentaine, ont quitté la table, afin d'aller respirer sur le pont. J'espère que le grand air les remettra. Nous ne sommes plus qu'une dizaine dans le dining-room, en comprenant le capitaine, avec lequel le major Noltitz s'entretient tranquillement.

Fulk Ephrinell et miss Bluett me paraissent très habitués à ces incidents inévitables de la navigation. Le baron allemand boit et mange comme s'il était attablé dans une brasserie de Munich ou de Francfort, tenant son couteau de la main droite, sa fourchette de la main gauche, faisant des petits tas de viande qu'il sale, poivre, enduit de sauce et introduit sous sa lèvre poilue avec l'extrémité de son couteau… Fi ! quelles façons teutonnes ! Quoi qu'il en soit, il tient bon, et ce ne sont ni les balancements du roulis, ni les secousses du tangage, qui lui feront perdre une bouchée ou une gorgée du menu.

Un peu plus loin sont placés les deux Célestes que j'observe curieusement.

L'un est un jeune homme d'allure distinguée, vingt-cinq ans environ, charmante physionomie, malgré son teint jaune et ses yeux bridés. Quelques années, passées en Europe, sans doute, ont certainement européanisé ses manières et même son costume. Sa moustache est fine, son œil est spirituel, sa coiffure est plus française que chinoise. Il me paraît être un aimable garçon d'un caractère gai, et qui ne doit pas monter souvent à la « Tour des Regrets », pour employer une métaphore de son pays.

Son compagnon, au contraire, dont il a parfaitement l'air de se moquer d'ailleurs, est le vrai type du magot de porcelaine à tête mobile : cinquante à cinquante-cinq ans, la figure chafouine, le haut de l'occiput à demi rasé, la natte sur le dos, le vêtement traditionnel, robe, veste, ceinture, pantalon bouffant et babouches multicolores, – une potiche de la famille verte. Lui, par exemple, il ne peut résister, et, après un fort coup de tangage accompagné d'un long bruissement de vaisselle, il se lève et disparaît par l'escalier du rouffle. Et le jeune Céleste de crier, en lui tendant un petit volume qu'il a laissé sur la table :

« *Cornaro !… Cornaro !* »

Que vient faire ce mot italien dans une bouche orientale ?… Est-ce que ce Chinois parle la langue de Boccace ?… Le *XXe Siècle* a le droit de le savoir, il le saura.

Quant à Mme Caterna, elle se lève, très pâle, et M. Caterna, époux modèle, la suit sur le pont.

Le dîner achevé, laissant Fulk Ephrinell et miss Bluett causer… courtages et prix courants, je viens me promener à l'arrière de l'*Astara*.

La nuit est presque close. De rapides nuages, chassés de l'est, drapent à grands plis les hautes zones du ciel, où pointent quelques rares étoiles. La brise fraîchit. Le feu blanc du paquebot cliqueté en se balançant au mât de misaine. Les deux feux de position, obéissant au roulis, envoient sur les lames de longues traînées de lumière verte ou rouge.

J'aperçois bientôt Fulk Ephrinell. Miss Horatia Bluett ayant regagné sa cabine, il va chercher, dans le salon de l'arrière, un bout de divan pour s'y étendre. Je lui souhaite la bonne nuit, et il me quitte, après m'avoir gratifié d'un souhait identique.

Pour moi, enveloppé de ma couverture, accoté en quelque coin du pont, je dormirai comme un matelot qui n'est pas de quart.

Il n'est que huit heures. J'allume un cigare, et, les jambes écartées pour assurer mon aplomb contre le roulis, je commence à me promener le long des pavois. Le pont est déjà abandonné des passagers de première classe, et je m'y trouve à peu près seul. Sur la passerelle va et vient le second du navire, surveillant la direction qui a été donnée à l'homme de barre, placé près de lui au gouvernail. Les aubes des roues battent la mer

avec violence, éclatant en une sorte de tonnerre, lorsque l'une ou l'autre tourne à vide. Une acre fumée tourbillonne à la collerette de la cheminée, qui projette des gerbes d'étincelles.

À neuf heures, la nuit est très obscure. J'essaie de relever au large quelque feu de bateau, sans y réussir, car la Caspienne est peu fréquentée. On n'entend que des cris d'oiseaux de mer, goélands et macreuses, qui s'abandonnent aux caprices du vent.

Pendant ma promenade, une pensée m'obsède : si le voyage allait s'accomplir sans que j'en pusse rien tirer pour mon journal… La direction m'en rendrait responsable, et elle aurait raison. Quoi ! pas une aventure de Tiflis à Pékin !… Ce serait ma faute, évidemment. Aussi suis-je décidé à tout pour éviter un tel malheur.

Il est dix heures et demie lorsque je viens m'asseoir sur un des bancs à l'arrière de l'*Astara*. Mais avec cette brise qui prend debout, il m'est impossible d'y demeurer.

Je me relève donc et marche vers l'avant, en me retenant au plat-bord. Sous la passerelle, entre les tambours, je suis si vivement secoué par le vent qu'il me faut chercher un abri le long des colis recouverts par le prélart. Étendu le long des caisses, serré dans ma couverture, la tête appuyée contre la toile goudronnée, je ne tarde pas à m'assoupir.

Après un certain temps, dont je n'ai point la notion exacte, je suis réveillé par un bruit singulier. D'où provient ce bruit ?… J'écoute plus attentivement… On dirait un ronflement qui se fait près de mon oreille.

« C'est quelque passager de l'avant, pensai-je. Il se sera introduit sous le prélart entre les caisses, et il ne doit pas être mal dans cette cabine improvisée. »

À la lueur qui filtre par la partie inférieure de la lampe d'habitacle, je ne vois rien.

J'écoute de nouveau… Le bruit a cessé.

Je regarde… Personne sur cette partie du pont, car les passagers de seconde classe sont étendus à l'avant.

Allons, j'aurai rêvé, sans doute, et je reprends ma position de dormeur…

Cette fois, pas d'erreur possible ! Le ronflement a recommencé, et je m'assure qu'il vient de cette caisse, contre laquelle ma tête est appuyée.

« Pardieu, me dis-je, il y a un animal là-dedans ! »

Un animal ?… Lequel ?… Un chien ?… Un chat ?… Non ! Pourquoi aurait-on caché un quadrupède domestique dans cette caisse ?… Un fauve alors… une panthère, un tigre, un lion…

Me voilà lancé sur cette piste… Des fauves que l'on expédie à une ménagerie ou à quelque sultan de l'Asie centrale… Cette caisse est une cage, et si la cage s'ouvrait… si le fauve se précipitait sur le pont… quel incident de voyage… quelle matière à chronique !… Et voyez jusqu'où peut aller la surexcitation cérébrale d'un reporter en quête de reportage ; il faut à tout prix que je sache à qui on envoie ce fauve, s'il est à destination d'Ouzoun-Ada ou s'il va jusqu'en Chine… L'adresse doit être sur la caisse.

Je prends une allumette-bougie, je la frotte, et, comme je suis placé sous le vent, la flamme se tient droite…

À sa clarté, que vois-je ?…

La caisse renfermant le fauve est précisément celle qui porte l'adresse : *Mlle Zinca Klork, avenue Cha-Coua, Pékin, Chine…*

Fragile, mon fauve !… *Craint l'humidité*, mon lion !… Soit ! Mais à quel propos Mlle Zinca Klork, cette jolie – car elle doit être jolie cette Roumaine, – car elle est certainement roumaine – se fait-elle expédier un fauve en boîte sous cette qualification ?

Raisonnons au lieu de déraisonner. Cet animal, quel qu'il soit, il faut qu'il mange, il faut qu'il boive. Or, à partir d'Ouzoun-Ada, on compte onze jours pour la traversée de l'Asie jusqu'à la capitale du Céleste-Empire. Eh bien, qui lui donnera à boire, à cette bête, et qui lui donnera à manger, si elle ne doit pas sortir de sa cage, si elle y reste enfermée pendant tout le trajet ? Les agents du Grand-Transasiatique n'auront pour ledit fauve que les attentions délicates exigées pour le transport d'une glace, puisqu'il est déclaré tel, et il mourra d'inanition !

Toutes ces choses tourbillonnent dans mon esprit, mes idées se brouillent. « Est-ce un rêve charmant qui m'éblouit ou si je veille ? » comme dit la Marguerite de Faust dans une phrase de construction plus lyrique que grammaticale ? Résister m'est impossible. J'ai un poids de deux kilos sur chaque paupière. Je me laisse aller le long du prélart ; ma couverture m'enveloppe plus étroitement, et je tombe dans un sommeil profond.

Combien de temps ai-je dormi ?… Peut-être trois à quatre heures. Ce qui est certain, c'est qu'il ne faisait pas encore jour lorsque je me suis réveillé.

Après m'être frotté les yeux, je me redresse, je me lève, et je viens m'appuyer sur le bastingage.

L'*Astara* est un peu moins secoué par la houle, depuis que le vent a passé au nord-ouest.

La nuit est froide. Je me réchauffe en arpentant le pont à grands pas pendant une demi-heure. Je ne pensais même plus à mon fauve. Brusquement, ce souvenir me revient. Ne sera-t-il pas convenable d'attirer l'attention du chef de gare d'Ouzoun-Ada sur cet inquiétant colis ? En somme, cela n'est pas mon affaire. Nous verrons avant le départ.

Je consulte ma montre : il n'est que trois heures du matin. Allons reprendre ma place. C'est ce que je fais, et la tête contre la paroi de la caisse, je ferme les yeux…

Soudain, nouveau bruit… Cette fois, il n'y a pas à se tromper… Un éternuement à demi étouffé a fait trembler les parois de la caisse… Jamais animal n'a éternué ainsi !

Est-il possible ? Un être humain est caché dans cette boîte, et se fait transporter par le Grand-Transasiatique en fraude à la jolie Roumaine ?… Mais est-ce un homme ou une femme ?… Il m'a semblé que l'éternuement avait une résonance masculine.

Impossible de dormir maintenant. Combien le jour est long à paraître, et qu'il me tarde de pouvoir examiner ce colis ! Je voulais des incidents, eh bien ! en voilà un, et si je n'en tire pas cinq cents lignes de chronique…

Quelques blancheurs commencent à nuancer l'horizon vers l'est. Les nuages du zénith en reçoivent une première coloration. Le soleil paraît enfin tout mouillé de l'embrun des lames.

Je regarde ; c'est bien la caisse à destination de Pékin. J'observe que certains trous sont percés çà et là, par lesquels l'air doit se renouveler à l'intérieur. Peut-être à travers ces

trous, deux yeux guettent-ils ce qui se passe au dehors ?… Ne soyons pas indiscret.

Au déjeuner sont réunis les convives de la veille que le mal de mer a laissés indemnes, le jeune Chinois, le major Noltitz, Fulk Ephrinell, miss Horatia Bluett, M. Caterna seul, le baron Weissschnitzerdörfer, sept ou huit autres passagers. Je me garderai bien de confier à l'Américain le secret de la caisse… Il n'aurait qu'à commettre une indiscrétion, et adieu ma chronique !

Vers midi, la terre est signalée dans la direction de l'est, – une terre plate et jaunâtre, sans bordure rocheuse, toute en dunes, qui se dessine aux environs de Krasnovodsk.

À une heure, nous sommes en vue d'Ouzou-Ada. À une heure vingt-sept, j'ai mis le pied sur la terre asiatique.

CHAPITRE V

Autrefois les voyageurs débarquaient à Mikhaïlov, petit port qui formait la tête de ligne du Transcaspien ; mais les navires d'un tonnage moyen y trouvaient à peine assez d'eau pour atterrir. C'est alors que le général Annenkof, le créateur du nouveau chemin de fer, l'ingénieur éminent dont le nom reviendra plus d'une fois sous ma plume, fut conduit à fonder Ouzoun-Ada, – ce qui abrège notablement la durée de la traversée de la Caspienne. L'inauguration de cette station, construite en trois mois, eut lieu le 8 mai 1886.

Par bonheur, j'avais lu les comptes rendus de M. l'ingénieur Boulangier, relatifs à l'œuvre prodigieuse du général Annenkof. Aussi ne serai-je pas trop dépaysé pendant le parcours du railway entre Ouzoun-Ada et Samarkande. D'ailleurs, je compte sur le major Noltitz, qui est au courant de ces travaux. J'ai le pressentiment que nous deviendrons bons amis, et, en dépit du proverbe qui dit : « Quand bien même ton ami serait de miel, ne le lèche pas ! » je me promets de lécher mon compagnon de voyage pour le profit de mes lecteurs.

On parle souvent de la rapidité extraordinaire avec laquelle les Américains ont jeté leur voie ferrée à travers les plaines du Far-West. Mais, qu'on le sache, les Russes ne leur cèdent en rien de ce chef, si même ils ne les ont dépassés en célérité comme en hardiesse industrielle.

Personne n'ignore ce que fut cette aventureuse campagne du général Skobeleff contre les peuplades turkomènes, – campagne dont la création du chemin de fer transcaspien assura le succès définitif. Depuis lors, l'état politique de l'Asie centrale a

été profondément modifié, et le Turkestan n'est plus qu'une province de la Russie asiatique, dont les frontières confinent à celles du Céleste-Empire. Déjà même le Turkestan chinois subit très visiblement l'influence moscovite, que les vertigineuses hauteurs du plateau de Pamir n'ont pu arrêter dans sa marche civilisatrice.

Je vais donc me lancer à travers ces pays que Tamerlan et Genghiz-Khan ravagèrent autrefois, ces contrées fabuleuses, dont les Russes, dès 1886, possédaient six cent quinze mille kilomètres carrés et treize cent mille habitants. La partie méridionale de cette région forme aujourd'hui la Transcaspienne, qui est divisée en six districts, Fort-Alexandrovski, Krasnovodsk, Askhabad, Karibent, Merv, Pendeh, commandés par des colonels ou des lieutenants-colonels moscovites.

On l'imagine aisément, il faut à peine une heure pour visiter Ouzoun-Ada, dont le nom signifie « Longue-Île ». C'est presque une ville, mais une ville moderne, tracée à l'équerre, tirée au cordeau, sur un large tapis de sable jaune. Aucuns monuments, aucuns souvenirs ; des appontements en planches, des maisons en bois, auxquels le confort commence à ajouter quelques habitations en pierre. On peut prévoir ce que sera dans cinquante ans cette première station du Transcaspien : une grande cité, après avoir été une grande gare.

Ne croyez pas que les hôtels y fassent défaut. Entre autres, l'Hôtel du Czar a bonne table, bonnes chambres et bons lits. Mais la question du lit n'est pas pour me préoccuper, puisque le train part le jour même à quatre heures de l'après-midi. Tout d'abord, je me suis hâté de télégraphier au *XXe Siècle*, par le câble de la Caspienne, que me voici à mon poste, station d'Ouzoun-Ada. Cela fait, occupons-nous de ma comptabilité de reporter.

Rien de plus simple. Elle consiste à ouvrir un compte d'informations à ceux de mes compagnons avec lesquels je dois être en relation pendant le voyage. C'est mon habitude, je m'en suis toujours bien trouvé, et, en attendant les inconnus, j'inscris les connus sur mon carnet avec un numéro d'ordre :

N° 1 – Fulk Ephrinell, américain.

N° 2 – Miss Horatia Bluett, anglaise.

N° 3 – Major Noltitz, russe.

N° 4 – M. Caterna, français.

N° 5 – Mme Caterna, française.

N° 6 – Baron Weissschnitzerdörfer, allemand.

En ce qui concerne les deux Chinois, ils n'auront un numéro que plus tard, lorsque je serai fixé sur leurs qualités. Quant à l'individu enfermé dans la caisse, j'ai l'intention formelle d'entrer en communication avec lui, et, – me blâme qui voudra, – de lui rendre service, si je le puis sans trahir son secret.

Le train est déjà formé en gare. Il se compose de wagons de première et de seconde classe, d'un wagon-restaurant et de deux fourgons de bagages. Ces wagons sont peints en couleur claire, – excellente précaution contre la chaleur et contre le froid. Or, dans les provinces de l'Asie centrale, la température oscille entre cinquante degrés centigrades au-dessus de zéro et vingt au-dessous, – soit un écart de soixante-dix degrés, et il n'est que prudent d'en atténuer les effets.

Ces wagons, d'un usage très commode, sont réunis l'un à l'autre par des passerelles, suivant le système américain. Au lieu d'être chambré dans un compartiment, le voyageur peut circuler

sur toute la longueur du train. Un couloir est ménagé entre les sièges capitonnés, et il aboutit aux plates-formes de l'avant et de l'arrière de chaque wagon, sur lesquelles sont jetées les passerelles. Cette facilité de communication, dont profitent les agents de la Compagnie, assure la sécurité du train.

Le nôtre comprend une locomotive, avec boggie porté sur quatre petites roues, ce qui lui permet de suivre des courbes plus resserrées, un tender avec réservoirs d'eau et de combustible, un fourgon de tête, trois wagons de premières à vingt-quatre places chacun, un wagon-restaurant avec office et cuisine, quatre wagons de secondes et un fourgon de queue, – en tout, douze voitures, en comptant la locomotive et son tender. Les wagons de première classe sont pourvus de cabinets de toilette, ménagés à l'arrière, et leurs sièges, par un mécanisme très simple, peuvent se transformer en lits de repos, – ce qui est indispensable pour de longs trajets. Les voyageurs de seconde classe, j'en conviens, ne sont pas si humainement traités, et, en outre, ils doivent emporter leur nourriture, à moins qu'ils ne préfèrent se ravitailler aux stations. Il en est peu, d'ailleurs, qui fassent le trajet complet entre la Caspienne et les provinces orientales de la Chine, c'est-à-dire six mille kilomètres environ. La plupart sont à destination des principales villes et bourgades du Turkestan russe, que le railway transcaspien dessert depuis quelques années jusqu'à la frontière du Céleste-Empire, sur un parcours de deux mille deux cents kilomètres.

L'ouverture de cette ligne du Grand-Transasiatique ne remonte qu'à six semaines, et la Compagnie n'a encore mis en circulation que deux trains hebdomadaires. Tout a bien marché jusqu'à ce jour. J'ajouterai, il est vrai, ce détail significatif, c'est que les employés sont pourvus d'un certain nombre de revolvers, dont ils peuvent au besoin armer les voyageurs. Sage précaution surtout en ce qui concerne la traversée des déserts de la Chine, où si certaines agressions venaient à se produire, il faut être en état de les repousser.

J'imagine, d'ailleurs, que la Compagnie a dû prendre toutes les mesures en son pouvoir pour garantir la régularité des trains. Mais ce sont des Célestes qui administrent la section chinoise, et qui sait ce qu'il y a dans le passé de ces administrateurs ? N'est-il pas à craindre qu'ils se soient plus préoccupés d'assurer leurs dividendes que la sécurité des voyageurs ?

En attendant le départ, je vais et viens sur le quai, examinant le train, regardant à travers les fenêtres des wagons qui n'ont point de portières latérales, puisque les plates-formes y donnent accès. Tout cela est neuf ; le cuivre et l'acier de la locomotive reluisent, les voitures sont éclatantes, leurs ressorts ne fléchissent pas sous la fatigue, leurs roues reposent d'aplomb sur les rails. Voilà donc le matériel roulant qui va traverser un continent tout entier. Aucune voie ferrée n'égale ce railway – même en Amérique : la ligne du Canada a cinq mille kilomètres ; la ligne Centrale-et-Union, cinq mille deux cent soixante ; la ligne de Santa-Fé, quatre mille huit cent soixante-quinze ; la ligne Atlantique-Pacifique, cinq mille six cent trente ; la ligne du Nord-Pacifique, six mille deux cent cinquante. Un seul chemin de fer possédera un plus long développement, une fois achevé : ce sera le Grand-Transsibérien qui, de l'Oural à Vladivostok, comptera six mille cinq cents kilomètres.

Entre Tiflis et Pékin, notre voyage ne doit durer que treize jours, et onze seulement depuis Ouzoun-Ada. Le train ne s'arrêtera aux stations secondaires de la ligne que le temps de refaire son eau et son combustible. Toutefois, dans les principales villes, Merv, Boukhara, Samarkande, Tachkend, Kachgar, Kokhan, Sou-Tchéou, Lan-Tchéou, Taï-Youan, il séjournera plusieurs heures, – ce qui me permettra de voir ces cités à vol de reporter.

Il va de soi que le même mécanicien et les mêmes chauffeurs ne pourraient faire un service de onze jours. On les rem-

place donc, comme il convient, de six heures en six heures. Seulement, aux Russes qui vont fonctionner jusqu'à la frontière turkestane, succéderont des Chinois sur les locomotives du Céleste-Empire.

Cependant il est un agent de la Compagnie, qui ne doit pas quitter son poste, c'est Popof, – Popof, notre chef de train, un vrai Russe, l'air militaire avec sa houppelande plissée et sa casquette moscovite, très chevelu et très barbu. Je me propose de converser à discrétion avec ce brave homme pour peu qu'il soit loquace. S'il ne dédaigne pas un verre de vodka offert à propos, il saura m'en dire long sur le pays : depuis dix ans, il est employé au service du Transcaspien entre Ouzoun-Ada et le Pamir, et depuis un mois, il fait toute la ligne jusqu'à Pékin.

Je lui attribue le numéro 7 sur mon carnet, et puisse-t-il ne pas me laisser chômer de renseignements. En somme, je ne demande pas des accidents de voyage, non ! rien que de petits incidents dignes du *XXe Siècle*.

Parmi les voyageurs qui se promènent sur le quai, plusieurs Juifs sont reconnaissantes à leur type plutôt qu'à leur accoutrement. Autrefois, en Asie centrale, ils n'avaient droit de porter que le « toppé », sorte de bonnet rond, et une simple corde pour ceinture, sans aucune garniture de soie – sous peine de mort. Et même, dit-on, ils ne pouvaient entrer qu'à âne dans certaines villes, et qu'à pied dans certaines autres. Maintenant ils coiffent le turban oriental, et roulent carrosse, si leur bourse le permet. Qui prétendrait les en empêcher, puisqu'ils sont sujets du Czar blanc, citoyens moscovites, jouissant de droits civils et politiques égaux à ceux de leurs compatriotes turkomènes ?

Ça et là circulent aussi des Tadjiks d'origine persane, les plus beaux hommes que l'on puisse imaginer. Ils ont pris leurs billets, qui pour Merv ou Boukhara, qui pour Samarkande, Tachkend ou Kokhan, et ne dépasseront pas le plateau russo-

chinois. Ce sont, pour la plupart, des voyageurs de seconde classe. Parmi les voyageurs de première, je noterai plusieurs Ousbèks, types assez communs, au front fuyant, aux pommettes saillantes, au teint bis, qui ont été les seigneurs du pays, et dont les familles fournissaient les émirs et les khans de l'Asie centrale.

Mais ne se trouve-t-il donc point d'Européens dans ce train du Grand-Transasiatique ? Avouons-le, j'en compte cinq ou six à peine, quelques commerçants de la Russie méridionale, et un seul de ces inévitables gentlemen du Royaume-Uni, hôtes habituels des railways et des paquebots. Du reste, il fallait encore se procurer une autorisation pour prendre le Transcaspien, – autorisation que l'administration russe n'accordait pas volontiers aux Anglais. Il paraît que celui-ci a pu l'obtenir.

Ce personnage, d'ailleurs, me semble digne d'attention. Il est grand, maigre, accusant bien la cinquantaine d'années qu'indiquent sa chevelure poivre-sel et ses favoris grisonnants. La caractéristique de sa physionomie, c'est la morgue, ou plutôt ce dédain, composé à dose égale de l'amour de tout ce qui est anglais et du mépris de tout ce qui ne l'est pas. Ce type est parfois si insupportable, même à ses compatriotes, que Dickens, Thackeray et autres l'ont souvent flagellé. Tandis que celui-ci se rengorge et se déguste, quel regard il jette sur la gare d'Ouzoun-Ada, le train en partance, les employés, le wagon dans lequel il a marqué sa place avec son sac de voyage ! Est-ce que ce gentleman vient représenter ici les jalousies traditionnelles de l'Angleterre à l'égard des grandes œuvres que le génie moscovite a menées à bonne fin ? Je le saurai, et, en attendant, donnons-lui le numéro 8 sur mon carnet.

En somme, peu ou point d'individualités importantes. C'est dommage. Si seulement l'Empereur de Russie, d'un côté, et le Fils du Ciel, de l'autre, étaient montés dans le train pour se rencontrer officiellement à la frontière des deux empires, quelles

fêtes, quel éclat, quelles descriptions, quelle matière à lettres et télégrammes !

Je songe à revenir alors vers la caisse mystérieuse. N'a-t-elle pas droit à cette qualification ? Oui ! à coup sûr. Il s'agit d'en relever exactement la place et de reconnaître comment je trouverai accès jusqu'à elle.

Le fourgon de tête est déjà chargé des colis de Fulk Ephrinell. Il ne s'ouvre pas par le côté, mais par l'avant et l'arrière, comme les wagons. Il est également pourvu d'une plate-forme et d'une passerelle. Un couloir intérieur permet au chef de train de le traverser pour atteindre le tender et la locomotive, si cela est nécessaire. La logette de Popof est ménagée sur la plate-forme du premier wagon, au coin de gauche. La nuit venue, il me sera facile de rendre visite au fourgon, car il n'est fermé que par les portes établies aux extrémités du couloir ménagé entre les colis. D'ailleurs, ce fourgon est réservé aux bagages enregistrés pour la Chine, les bagages de la portion turkestane du railway occupant le fourgon de queue du train.

Lorsque j'arrivai, la fameuse caisse était encore sur le quai. En la regardant de près, j'observe que des trous d'aération sont percés à chaque face, et que la paroi est divisée en deux panneaux, dont l'un peut glisser sur l'autre par une coulisse en dedans. Aussi suis-je amené à penser que le prisonnier a voulu se garder la possibilité de quitter sa prison – au moins pendant la nuit.

En ce moment, les facteurs enlèvent la caisse, et j'ai la satisfaction de voir qu'ils observent les recommandations inscrites sur ses côtés. Elle est déposée, non sans grandes précautions, à l'entrée du fourgon, sur la gauche, bien accotée, bien assujettie, le haut étant en haut, le bas étant en bas, la paroi antérieure, où se trouve le panneau mobile, demeurant libre comme l'eût été la

porte d'une armoire. Et, au fait, cette caisse n'est-ce pas une armoire… que je me propose d'ouvrir ?

Reste à savoir si l'agent préposé aux bagages se tient dans ce fourgon… Non, et je constate que son poste est au fourgon de queue.

« La voilà en place, cette fragile ! dit un des facteurs, lorsqu'il se fut assuré que la caisse était arrimée comme il convenait.

– Pas moyen qu'elle bouge ! répond l'autre facteur. Les glaces arriveront en bon état à Pékin… à moins que le train ne déraille en route…

– Ou qu'il n'attrape quelque tamponnement !… répond le premier facteur. Eh ! cela s'est vu ! »

Ils ont raison, ces braves gens. Cela s'est vu… et se verra encore.

L'Américain vient me rejoindre et adresse un dernier regard à son stock d'incisives, de molaires et de canines, après avoir lancé son immanquable *wait a bit* !

« Vous savez, monsieur Bombarnac, me dit-il, que les voyageurs doivent dîner à l'*Hôtel du Czar* avant le départ du train. Il est l'heure. M'accompagnez-vous ?…

– Je vous suis. »

Et nous gagnons la salle à manger.

Tous mes numéros sont là. Le numéro 1 – Fulk Ephrinell – prend, bien entendu, place près du numéro 2 – miss Horatia Bluett. Les époux français, – 4 et 5, – sont l'un à côté de l'autre.

Le numéro 3 – major Noltitz – s’installe en face des numéros 9 et 10, c’est-à-dire les deux Chinois, auxquels je viens d’accorder ces chiffres sur mon carnet. Quant au gros 6 allemand, il plonge déjà son nez en trompe dans son assiette à soupe. Je vois aussi que le chef du train Popof, – numéro 7, – a sa place réservée au bas de la table. Les autres convives européens ou asiatiques sont installés *passim*, avec l’évidente intention de faire honneur à ce repas.

Ah ! j’oubliais mon numéro 8, le gentleman dédaigneux, dont j’ignore jusqu’ici le nom, et qui semble résolu à trouver la cuisine russe inférieure à la cuisine anglaise.

Je remarque aussi avec quelle attention M. Caterna prend soin de sa femme, l’engageant à regagner le temps que le mal de mer lui a fait perdre à bord de l’*Astara*. Il lui sert à boire, il lui choisit les meilleurs morceaux, etc.

« Quelle chance, lui entends-je dire, que nous ne soyons pas sous le vent du Teuton, car il ne serait rien resté ! »

En effet, il est « au vent », c’est-à-dire que les plats lui sont présentés avant de l’être au baron Weissschnitzerdörfer, lequel ne se gêne point pour les dévaliser sans vergogne.

Cette réflexion, énoncée sous une forme maritime, me fait sourire, et M. Caterna, qui s’en aperçoit, cligne de l’œil avec un léger mouvement d’épaule en désignant le baron.

Impossible d’en douter, ces Français ne sont pas de haute distinction, des « sélects » du « high-life » ; mais, pour de braves gens, j’en réponds, et, quand il s’agit de frayer avec des compatriotes, il ne faut pas se montrer trop difficile en pays turkestan.

Le dîner a pris fin dix minutes avant l'heure fixée pour le départ. La cloche sonne, et chacun se dirige vers le train, dont la locomotive souffle à pleins poumons. Mentalement, j'élève une dernière prière vers le Dieu des reporters, en le priant de ne pas m'épargner les aventures. Puis, après avoir constaté que tous mes numéros occupent les wagons de première classe, – ce qui me permettra de ne pas les perdre de vue – j'y prends place à mon tour.

Le baron Weissschnitzerdörfer – quel interminable nom ! – n'est pas resté en arrière cette fois. Au contraire, c'est le train qui est de cinq minutes en retard sur l'heure réglementaire.

Et alors l'Allemand de se plaindre, de maugréer, d'exhaler ses objurgations, avec menaces d'attaquer la Compagnie en dommages-intérêts… Dix mille roubles, rien que cela ! si elle lui fait manquer… Manquer quoi, puisqu'il va jusqu'à Pékin ?…

Enfin les derniers coups de sifflet déchirent l'air, les wagons s'ébranlent, et un formidable hurrah salue à son départ le train du Grand-Transasiatique.

CHAPITRE VI

Les idées d'un homme, lorsqu'il est à cheval, diffèrent des idées qui lui viennent lorsqu'il est à pied. La différence est plus notable encore, lorsqu'il voyage en chemin de fer. L'association des pensées, le caractère des réflexions, l'enchaînement des faits, en s'opérant sous son crâne, ont une rapidité égale à celle du train. On « roule » dans sa tête, comme on roule dans son wagon. Aussi je me sens en une disposition d'esprit particulière, désireux d'observer, avide de m'instruire, et cela avec une vitesse de cinquante kilomètres à l'heure. C'est ce taux kilométrique que notre train doit conserver à travers le Turkestan pour tomber à une moyenne de trente, quand il parcourra les provinces du Céleste-Empire.

Ceci, je viens de l'apprendre en consultant l'indicateur-horaire que j'ai acheté à la gare. Il est accompagné d'une longue bande cartographique, pliée et repliée sur elle-même, qui donne le complet développement du railway entre la mer Caspienne et les côtes orientales de la Chine. J'étudie donc mon Transasiatique en quittant Ouzoun-Ada, comme j'ai étudié mon Transgéorgien en quittant Tiflis.

La voie est établie sur une largeur d'un mètre soixante centimètres entre les rails, – écartement imposé aux chemins de fer russes, soit neuf centimètres de plus que ne comportent les autres voies européennes. On dit, à ce propos, que les Allemands ont fabriqué un grand nombre d'essieux de cette dimension pour le cas éventuel où ils voudraient envahir la Russie. J'aime à penser que les Russes auront pris la même précaution pour le cas non moins éventuel où ils voudraient envahir l'Allemagne.

De part et d'autre s'arrondissent d'épaisses dunes de sable entre lesquelles la voie ferrée court au sortir d'Ouzoun-Ada. Arrivée au bras de mer qui sépare la Longue-Île du continent, elle le traverse sur un remblai de douze cents mètres, défendu par de solides enrochements contre les violences de la houle.

Nous avons déjà dépassé plusieurs stations sans nous y arrêter, entre autres Mikhaïlov, à une lieue d'Ouzoun-Ada. Maintenant, elles seront distantes de quinze à trente kilomètres. Celles que je viens d'entrevoir ont l'aspect de villas avec balustrades et toits à l'italienne. Singulier effet en Turkestan et dans le voisinage de la Perse. Le désert s'étend jusqu'aux environs d'Ouzoun-Ada, et les stations du railway forment autant de petites oasis, créées par la main de l'homme. C'est l'homme, en effet, qui a planté ces maigres peupliers glauques, auxquels elles doivent un peu d'ombrage ; c'est lui qui a fait venir à grands frais cette eau dont les jets rafraîchissants retombent dans une vasque élégante. Sans ces travaux hydrauliques, il n'y aurait pas un arbre, pas un coin de verdure au milieu de ces oasis. Elles sont les nourricières de la ligne, et ce ne sont pas des nourrices sèches qu'il faut aux locomotives.

La vérité est que je n'ai jamais vu de terrains si dénudés, si arides, à tel point réfractaires à la végétation, et, paraît-il, leur étendue, au delà d'Ouzoun-Ada, dépasse deux cent soixante kilomètres. Lorsque le général Annenkof commença ses travaux à Mikhaïlov, il en fut réduit à distiller l'eau de la Caspienne, comme on fait à bord des navires au moyen d'appareils *ad hoc*. Mais, si l'eau est nécessaire pour produire la vapeur, le charbon est nécessaire pour vaporiser l'eau. Les lecteurs du *XXe Siècle* se demanderont donc comment on parvient à chauffer les machines en un pays où il n'y a pas un morceau de charbon à extraire ni un morceau de bois à couper. Est-ce qu'il y a des dépôts de ces matières dans les principales stations du Transcaspien ?...

Nullement. On s’est contenté de mettre en pratique une idée qu’avait eue notre grand chimiste, Sainte-Claire Deville, aux premiers temps de l’emploi du pétrole en France.

Les foyers des machines sont alimentés, à l’aide d’un appareil pulvérisateur, par les résidus qui proviennent de la distillation de ce naphte que Bakou et Derbent fournissent d’une façon inépuisable. À certaines stations de la ligne, il existe de vastes réservoirs remplis de ce combustible minéral, que l’on verse dans les récipients du tender, et il est brûlé sur les grillages spéciaux dont sont munies les machines. C’est ce naphte qui est employé à bord des steamboats du Volga et autres affluents de la mer Caspienne.

On me croira si j’affirme que le paysage n’est pas extrêmement varié. Le sol, presque plan à travers les terrains sablonneux, est absolument horizontal à la surface des terrains d’alluvion, où stagnent des eaux saumâtres. Aussi s’est-il on ne peut mieux prêté à l’établissement d’une voie ferrée. Pas de tranchées, pas de remblais, pas de viaducs, aucun ouvrage d’art, pour me servir d’un terme cher aux ingénieurs – et même très « cher ». Ça et là, seulement, quelques ponts de bois, longs de deux cents à trois cents pieds. En ces conditions, le coût kilométrique du Transcaspien n’a pas dépassé soixante-quinze mille francs.

La monotonie du voyage ne sera rompue que sur les vastes oasis de Merv, de Boukhara et de Samarkande.

Occupons-nous donc des voyageurs, et cela est d’autant plus aisé qu’il est facile de circuler d’un bout à l’autre du train. Avec quelque imagination, on peut se croire dans une sorte de bourgade roulante, dont je m’apprête à parcourir la rue principale.

Je rappelle pour mémoire que la locomotive et le tender sont suivis du fourgon à l'angle duquel est déposée la caisse mystérieuse, et que la logette de Popof occupe le coin gauche de la plate-forme du premier wagon.

À l'intérieur de ce wagon je remarque quelques Sarthes de grande et fière mine, drapés de leurs longues robes à couleurs voyantes, sous lesquelles passent les bottes en cuir soutaché. Ils ont de beaux yeux, une barbe superbe, le nez busqué, et on en ferait volontiers de véritables seigneurs, à la condition d'ignorer que le mot « Sarthe » signifie revendeur, et ceux-ci se rendent sans doute à Tachkend, où ces revendeurs pullulent.

C'est aussi dans ce wagon que les deux Chinois ont pris place, l'un en face de l'autre. Le jeune Céleste regarde à travers la vitre. Le vieux Céleste – un Ta-lao-yé, c'est-à-dire un personnage âgé, – ne cesse de tracasser les pages de son volume. Ce volume, petit in-32, semblable à un *Annuaire du Bureau des Longitudes*, est recouvert de drap pelucheux comme un bréviaire de chanoine, et lorsqu'il est refermé, ses plats sont maintenus par une bride en caoutchouc. Ce qui m'étonne, c'est que le propriétaire dudit bouquin ne semble pas le lire de droite à gauche. Est-ce qu'il ne serait pas imprimé en caractères chinois ?… À vérifier.

Sur deux sièges contigus sont assis Fulk Ephrinell et miss Horatia Bluett. Ils causent en crayonnant des chiffres. Je ne sais si le pratique Américain murmure à l'oreille de la pratique Anglaise l'adorable vers qui fit palpiter le cœur de Lydie :

Nec tecum possum vivere sine te !

Mais ce que je sais bien, c'est que Fulk Ephrinell peut parfaitement vivre sans moi. Je n'ai été que sage de ne pas compter sur son concours pour charmer les loisirs du voyage. Ce diable

de Yankee m'a complètement « lâché » – c'est le mot – pour cette maigre et anguleuse fille d'Albion.

J'arrive sur la plate-forme, je franchis la passerelle, et me voici à l'entrée du deuxième wagon.

À l'angle de droite, se montre le baron Weissschnitzerdörfer. Son long nez, – ce Teuton est myope comme une taupe, – frotte les lignes du livre qu'il parcourt : c'est l'indicateur. L'impatient voyageur vérifie si le train passe aux stations à l'heure réglementaire. Lorsqu'il y a du retard, nouvelles récriminations et menaces contre la Compagnie du Grand-Transasiatique.

Ce wagon transporte pareillement les époux Caterna qui s'y sont fait une installation confortable. De joyeuse humeur, le mari cause avec force gestes, prend parfois les mains de sa femme, la taille aussi ; puis, sa tête se détourne ou se lève vers le plafond, et il prononce quelques paroles en *aparté*. De son côté, Mme Caterna s'incline, fait de petites mines confuses, se rejette vers le coin du compartiment et semble plutôt donner la réplique à son mari que lui répondre. Et, au moment où je sors, j'entends un refrain d'opérette s'échapper de la bouche en cœur de M. Caterna.

À l'intérieur du troisième wagon, occupé par plusieurs Turkomènes et trois ou quatre Russes, j'aperçois le major Noltitz. Il s'entretient avec un de ses compatriotes. Je me mêlerais volontiers à leur conversation au cas qu'ils me feraient des avances. Mais mieux vaut se tenir sur une certaine réserve ; le voyage ne fait que de commencer.

Je visite alors le wagon-restaurant. Il est d'un tiers plus long que les autres wagons, une véritable salle à manger, garnie d'une unique table ; à l'arrière, d'un côté se trouve un office, de l'autre une cuisine, où fonctionnent le cuisinier et le maître

d'hôtel, tous les deux d'origine moscovite. Ce dining-car me paraît convenablement aménagé.

Après l'avoir traversé, j'arrive à la seconde partie du train, où sont entassés les voyageurs de seconde classe, des Kirghizes d'aspect peu intelligent, crâne déprimé, mâchoire de prognathes tendue en avant, petite barbe de bouc, nez épaté de cosaque, peau très brune. Ces pauvres diables, de religion musulmane, appartiennent soit à la Grande-Horde, errant sur la frontière de la Sibérie et de la Chine, soit à la Petite-Horde, répandue entre les monts Ouraliens et la mer d'Aral. Un wagon de seconde classe, fût-ce même un wagon de troisième, c'est un palais pour des gens habitués aux campements de la steppe, aux misérables iourtes des villages. Ni leurs grabats ni leurs escabeaux ne valent les banquettes rembourrées, sur lesquelles ils sont assis avec une gravité tout asiatique.

Là ont également pris place deux ou trois Nogaïs, qui se rendent au Turkestan oriental. D'une race plus relevée que les Kirghizes, de la race tartare, c'est parmi eux que se forment les savants, les professeurs, qui ont illustré les opulentes cités de Boukhara et de Samarkande. Mais la science et son enseignement ont quelque peine à vous assurer l'existence, même réduite au strict nécessaire, en ces provinces de l'Asie centrale. Aussi ces Nogaïs cherchent-ils volontiers à s'utiliser comme interprètes. Par malheur, depuis la diffusion de la langue moscovite, le métier est peu lucratif.

Maintenant, je connais la place de mes numéros et je saurai où les trouver à l'occasion. En ce qui concerne le trajet jusqu'à Pékin, je n'ai de doute ni pour Fulk Ephrinell et miss Horatia Bluett, ni pour le baron allemand, ni pour les deux Chinois, ni pour le major Noltitz, ni pour les époux Caterna, ni même pour le hautain gentleman, dont j'ai aperçu la maigre silhouette au coin du deuxième wagon. Quant à ceux des « travellers », qui ne franchiront pas la frontière, ils sont à mes yeux de la plus par-

faite insignifiance. Toutefois, parmi mes compagnons, je n'entrevois pas encore le héros de ma future chronique… Espérons qu'il montera en route.

Mon intention est de prendre des notes heure par heure, que dis-je ? de « minuter » mon voyage. Avant que la nuit se fasse, je viens donc sur la plate-forme antérieure du wagon, afin de jeter un dernier coup d'œil à la campagne environnante. Une heure de cigare me permettra d'atteindre la gare de Kizil-Arwat, où le train doit stationner pendant un certain temps.

En allant du second au premier wagon, je me croise avec le major Noltitz. Je me range par déférence. Il me salue avec cette grâce qui distingue les Russes de condition. Je lui rends son salut. C'est à cet échange de politesses que se borne notre rencontre, mais le premier pas est fait.

Popof n'est point en ce moment au fond de sa logette. La porte du fourgon de bagages étant ouverte, j'en conclus que notre chef de train est allé parler au mécanicien. À gauche du fourgon, la mystérieuse caisse est à sa place. Comme il n'est que six heures et demie, il fait trop jour encore pour que je me hasarde à satisfaire ma curiosité.

Le train file en plein désert. C'est le Kara-Koum, « le désert noir ». Il s'étend au-dessus de Khiva sur toute la partie du Turkestan comprise entre la frontière persane et le cours de l'Amou-Daria. En réalité, les sables du Kara-Koum ne sont pas plus noirs que la mer Noire n'est noire, que la mer Blanche n'est blanche, que la mer Rouge n'est rouge, que le fleuve Jaune n'est jaune. Mais j'adore ces dénominations colorées, si erronées qu'elles soient. Dans les paysages, il faut saisir l'œil par les couleurs. Est-ce que la géographie n'est pas du paysage ?

Il paraît que ce désert était autrefois occupé par un vaste bassin central. Il s'est desséché comme se desséchera la Cas-

pienne, et cette évaporation s'explique par l'énergique concentration des rayons solaires à la surface des territoires qui se développent entre la mer d'Aral et le plateau de Pamir.

Le Kara-Koum est formé de dunes sablonneuses, singulièrement mobiles, que les grands vents menacent de déplacer sans cesse. Les « barkanes », – ainsi les nomment les Russes, – varient en hauteur de dix à trente mètres. Elles offrent une large prise aux terribles ouragans du nord, qui tendent à les repousser vers le sud. De là, des craintes assez justifiées pour la sécurité du Transcaspien. Il s'agissait donc de le protéger d'une façon efficace, et le général Annenkof eût été fort embarrassé, si la prévoyante nature, en même temps qu'elle lui fournissait un terrain favorable à la création d'une voie ferrée, ne lui avait donné les moyens d'arrêter le déplacement des barkanes.

Au revers de ces dunes poussent nombre d'arbrisseaux épineux, des bouquets de tamaris, de chardons étoiles, et cet « haloxylonam-modendron », que les Russes appellent moins scientifiquement « saksaoul ». Ses profondes et vigoureuses racines sont propres à maintenir le sol, comme « l'hippophaerhamnoïdes », un arbousier de la famille des éléagnées, qui est employé à fixer les sables dans l'Europe septentrionale.

À ces plantations de saksaouls, les ingénieurs de la ligne ont joint, en divers endroits, certains revêtements de terre glaise pilonnée, et, le long des parties les plus menacées d'envahissement, une ligne de palissades.

Utiles précautions, sans doute. Néanmoins, si la voie est protégée, les voyageurs ne le sont guère, lorsque le sable vole comme une mitraille, et que le vent soulève sur la plaine des efflorescences blanchâtres de sel. Il y a de bon que nous ne sommes pas à l'époque des extrêmes chaleurs, et ce n'est ni en juin, ni en juillet, ni en août, que je conseillerai de prendre le Grand-Transasiatique.

J'ai un vif regret que le major Noltitz n'ait pas la pensée de venir respirer le bon air du Kara-Koum sur la passerelle. Je lui eusse offert un de ces londrès de choix dont ma sacoche est largement approvisionnée. Il m'eût dit si ces stations que je relève sur l'indicateur, Balla-Ischem, Aïdine, Péréval, Kansandjik, Ouchak, sont des points intéressants du railway – ce qui n'apparaît guère. Mais je ne puis me permettre de déranger sa sieste. Et pourtant, combien cette conversation aurait été intéressante, puisque ses fonctions de médecin de l'armée russe lui ont permis de prendre part à la campagne des généraux Skobeleff et Annenkof. Lorsque notre train « brûle » les petites stations qu'il n'honore que d'un coup de sifflet au passage, le major m'eût dit si telle ou telle n'avait point été le théâtre de faits de guerre. Je me serais autorisé de ma qualité de Français pour l'interroger sur cette expédition des Russes à travers le Turkestan, et, je n'en doute pas, mon compagnon de route se fût empressé de me satisfaire. Je ne puis sérieusement compter que sur lui… ou sur Popof.

Au fait, pourquoi Popof n'est-il pas dans sa logette ? Lui, non plus, ne serait pas insensible aux charmes d'un cigare. Il me semble que son colloque avec le mécanicien n'en finit pas…

Enfin le voici qui reparaît à l'avant du fourgon de bagages, il le traverse, il en sort, il en referme la porte, il s'arrête un instant sur la plate-forme, il va rentrer… Une main, qui tient un cigare, se tend vers lui. Popof sourit, et bientôt ses bouffées odorantes se mélangent voluptueusement aux miennes.

Voilà une quinzaine d'années, je crois l'avoir dit, que notre chef de train est au service de la Compagnie transcaspienne. Il connaît le pays jusqu'à la frontière chinoise, et, cinq ou six fois déjà, il a parcouru la ligne entière, comprise sous le nom de Grand-Transasiatique.

Popof était donc en fonction sur les trains qui desservaient la section initiale entre Mikhaïlov et Kizil-Arvat, – section commencée en décembre 1880, achevée en dix mois, novembre 1881. Cinq ans après, la première locomotive entrait à Merv, le 14 juillet 1886, et dix-huit mois plus tard, on la saluait à Samarkande. À l'heure qu'il est, les rails du Turkestan sont raboutés aux rails du Céleste-Empire, et ce ruban de fer se développe depuis la mer Caspienne jusqu'à Pékin sans interruption.

Dès que Popof eut achevé de me donner ces renseignements, je lui demandai ce qu'il savait de nos compagnons de voyage, – j'entends de ceux qui sont à destination de la Chine. Et d'abord, le major Noltitz ?…

« Le major, me répond Popof, a longtemps vécu au milieu des provinces turkestanes, et, s'il se rend à Pékin, c'est pour organiser le service d'un hôpital affecté à nos compatriotes – avec l'autorisation du Czar, cela va de soi.

– Il me plaît, ce major Noltitz, ai-je répondu, et j'espère faire bientôt sa connaissance.

– Il ne demandera pas mieux que de faire la vôtre, me répond Popof.

– Et ces deux Chinois qui sont montés dans le train à Ouzoun-Ada, les connaissez-vous ?

– En aucune façon, monsieur Bombarnac, et je ne sais d'eux que le nom qui est porté sur leur bulletin de bagages.

– Nommez-les, Popof.

– Le plus jeune s'appelle Pan-Chao, le plus âgé s'appelle Tio-King. Peut-être ont-ils voyagé en Europe pendant quelques années. Quant à dire d'où ils viennent, je ne le pourrais.

J'imagine que le jeune Pan-Chao doit être quelque riche fils de famille, car il est accompagné de son médecin.

– Ce Tio-King ?…

– Oui, le docteur Tio-King.

– Est-ce que tous deux ne parlent que le chinois ?

– C'est probable, car je ne les ai jamais entendus s'exprimer dans une autre langue. »

Sur cette information de Popof, je maintiens le numéro 9 que j'ai attribué au jeune Pan-Chao, et le numéro 10 dont j'ai gratifié le docteur Tio-King.

« Pour l'Américain… reprend Popof.

– Fulk Ephrinell, m'écriai-je, et l'Anglaise, miss Horatia Bluett ?… Oh ! en ce qui concerne ceux-là vous n'avez rien à m'apprendre. Je sais à quoi m'en tenir sur leur compte.

– Faut-il vous dire ce que je pense de ce couple, monsieur Bombarnac ?…

– Dites ce que vous pensez, Popof.

– C'est que, dès son arrivée à Pékin, miss Bluett pourrait bien devenir mistress Ephrinell…

– Et le ciel bénisse leur union, Popof, car ils sont réellement faits l'un pour l'autre ! »

Je vois qu'à ce sujet, Popof et moi, nous avons des idées concordantes.

« Et ces deux Français… ces deux époux si tendres, demandai-je, qui sont-ils ?…

– Ils ne vous l'ont pas dit ?…

– Non, Popof.

– Soyez tranquille, ils vous le diront, monsieur Bombarnac. D'ailleurs, si vous désirez le savoir, leur profession est écrite en toutes lettres sur les bagages de monsieur et de madame.

– Et ce sont ?…

– Des comédiens, qui vont jouer la comédie en Chine. »

Des comédiens ?… Si cela explique certaines attitudes, certaines mines, la mobilité de la physionomie, les gestes démonstratifs de M. Caterna, cela n'explique pas ses locutions maritimes.

« Et savez-vous quel est l'emploi de ces artistes ? demandai-je à Popof.

– Le mari est trial et grand premier comique.

– Et la femme ?…

– Première dugazon.

– Et où va ce couple lyrique ?…

– À Shangaï, où ils sont engagés tous les deux au théâtre de la résidence française. »

Voilà qui est parfait. Je causerai théâtre, racontars de coulisses, potins de province, et, comme dit Popof, la connaissance

sera bientôt faite avec le joyeux trial et la charmante dugazon. Mais ce n’est pas en leur compagnie que je trouverai le héros romanesque, objet de mes désirs !

Quant au gentleman dédaigneux, notre chef de train ne sait rien de lui, si ce n’est que ses malles portent l’adresse suivante : Sir Francis Trevellyan de Trevellyan-Hall, Trevellyanshire.

« Un monsieur qui ne répond pas quand on lui parle ! » ajoute Popof.

Eh bien ! mon numéro 8 sera un rôle muet, et je ne savais pas dire si juste.

« Arrivons à l’Allemand, repris-je alors.

– Le baron Weissschnitzerdörfer ?

– Il va jusqu’à Pékin, je pense ?

– Jusqu’à Pékin, et au delà, monsieur Bombarnac.

– Au delà ?…

– Oui… il fait le tour du monde.

– Le tour du monde ?…

– En trente-neuf jours. »

Ainsi, après mistress Bisland, qui a fait ce fameux tour en soixante-treize jours, après miss Nellie Bly, qui l’a fait en soixante-douze, après l’honorable Train qu’il l’a fait en soixante-dix, cet Allemand prétend le faire en trente-neuf ?…

Il est vrai, les moyens de communication sont actuellement plus rapides, les directions plus rectilignes, et, en utilisant le Grand-Transasiatique qui met Pékin à quinze jours de la capitale prussienne, le baron peut abréger de moitié la durée de l'ancien parcours par Suez et Singapore.

« Il n'arrivera jamais ! m'écriai-je.

– Et pourquoi ?... demanda Popof.

– Parce qu'il est toujours en retard. À Tiflis, il a failli manquer le train, et manquer le paquebot à Bakou...

– Mais il n'a pas manqué le départ à Ouzoun-Ada...

– N'importe, Popof, je serai bien surpris si cet Allemand bat les Américains et les Américaines dans ce match de « globe-trotters » !

CHAPITRE VII

Le train est arrivé à Kizil-Arvat, – deux cent quarante-deuxième verste depuis la Caspienne, – à sept heures treize minutes du soir au lieu de sept heures. Ce léger retard a provoqué treize objurgations du baron, une par minute.

Nous avons deux heures de stationnement en gare de Kizil-Arvat. Bien que le jour commence à tomber, je ne puis mieux employer mon temps qu'à visiter cette petite ville, qui compte plus de deux mille habitants, Russes, Persans et Turkomènes. Peu de choses à voir, d'ailleurs, ni au dedans ni aux alentours, où la campagne, dépourvue d'arbres, – il n'y pousse pas même un palmier, – n'offre que des pâturages et des champs de céréales, arrosés par un maigre ruisseau. Ma bonne fortune a voulu que j'eusse pour compagnon, je dirai même pour cicérone, le major Noltitz.

Notre connaissance s'est faite très simplement. Le major est venu à moi, et je suis allé à lui, dès que nous eûmes pris pied sur le quai de la gare.

« Monsieur, dis-je, je suis Français, Claudius Bombarnac, correspondant du *XXe Siècle*, et vous êtes le major Noltitz de l'armée russe. Vous allez à Pékin, et j'y vais aussi. Je connais votre langue, comme il est très probable que vous connaissez la mienne… »

Le major fit un signe d'assentiment.

« Eh bien, major Noltitz, au lieu de demeurer étrangers l'un à l'autre durant ce long trajet à travers l'Asie centrale, vous

plairait-il que nous devinssions mieux que des compagnons de voyage ? Vous savez de ce pays tout ce que j'en ignore, et ce serait pour moi un plaisir de m'instruire…

– Monsieur Bombarnac, me répond le major en français et sans aucun accent, je vous suis tout acquis. »

Puis, il ajouta en souriant :

« Quant à vous instruire ?… L'un de vos éminents critiques n'a-t-il pas dit, si j'ai bonne mémoire : les Français n'aiment à apprendre que ce qu'ils savent…

– Je vois que vous avez lu Sainte-Beuve, major Noltitz, et peut-être ce sceptique académicien avait-il raison d'une façon générale. Mais, pour mon compte, je déroge à la règle et désire apprendre ce que je ne sais pas. Or, en ce qui concerne le Turkestan russe, je suis d'une ignorance…

– Je me mets entièrement à votre disposition, répond le major, et je serai heureux d'avoir à vous raconter les hauts faits du général Annenkof, dont j'ai suivi tous les travaux.

– Je vous remercie, major Noltitz. Je n'attendais pas moins de l'urbanité d'un Russe envers un Français…

– Et, répond le major, si vous voulez bien me permettre de citer en partie la phrase célèbre des *Danicheff*, « il en sera toujours ainsi, tant qu'il y aura des Français et des Russes ».

– Dumas fils après Sainte-Beuve ! m'écriai-je. Je vois, major, que j'ai affaire à un Parisien…

– De Pétersbourg, monsieur Bombarnac. »

Et nous nous serrons cordialement la main. Un instant après, mon compagnon et moi, nous courons la ville, et voici ce que m'apprend le major Noltitz.

C'est vers la fin de 1885 que le général Annenkof acheva à Kizil-Arvat le tronçon de début de ce railway, mesurant deux cent vingt-cinq kilomètres, dont cent soixante avaient dû être établis à la surface d'un désert qui ne pouvait fournir une seule goutte d'eau. Mais, avant de dire comment s'exécuta cet extraordinaire travail, le major Noltitz a soin de me rappeler les faits, qui ont graduellement préparé la conquête du Turkestan et son adjonction définitive à l'empire moscovite.

Dès 1854, les Russes avaient déjà imposé un traité d'alliance au khan de Khiva. Quelques années après, acharnés à poursuivre leur marche vers l'est, les campagnes de 1860 à 1864 leur valurent les khanats de Kokhan et de Boukhara. Deux ans plus tard, celui de Samarkande passait sous leur domination, après les batailles d'Irdjar et de Zera-Buleh.

Il restait à conquérir la partie méridionale du Turkestan, et principalement l'oasis d'Akhal-Tekké, qui confine à la Perse. Les généraux Sourakine et Lazareff l'essayèrent dans les expéditions de 1878 et 1879. Leur plan échoua, et ce fut au célèbre Skobeleff, le héros de Plewna, que le Czar confia la tâche de réduire ces vaillantes tribus turkomènes.

Skobeleff débarqua au port de Mikhaïlov, – le port d'Ouzoun-Ada n'étant pas encore créé, – et c'est en vue de faciliter sa marche à travers le désert que son second, le général Annenkof, construisit le chemin de fer stratégique, qui atteignit en dix mois la station de Kizil-Arvat.

Voici comment les Russes procédèrent à l'établissement de cette voie avec une rapidité supérieure, ainsi que je l'ai dit, à

celle des Américains dans le Far-West. L'œuvre devait avoir une utilité industrielle et militaire tout à la fois.

Au préalable, le général Annenkof forma un train de pose, comprenant trente-quatre wagons, quatre à deux étages pour les officiers, vingt à deux étages pour les ouvriers et les soldats, un wagon-salle à manger, quatre wagons-cuisines, un wagon-ambulance, un wagon-télégraphe, un wagon-forges, un wagon-vivres, un wagon-réserve. Ce furent ses ateliers roulants, et aussi sa caserne, où quinze cents ouvriers militaires et employés trouvèrent à se loger et à se nourrir. Ce train s'avançait au fur et à mesure du placement des rails. Les ouvriers étaient divisés en deux brigades ; elles travaillaient chacune six heures par jour, avec le concours des gens du pays, qui vivaient sous la tente, et dont le nombre monta à quinze mille. Un fil télégraphique reliait les travaux avec Mikhaïlov, d'où partaient sur un petit chemin de fer Decauville, les trains qui apportaient les rails et les traverses.

En ces conditions et grâce à l'horizontalité du sol, le résultat d'une journée se chiffrait par un avancement de huit kilomètres, alors qu'il n'avait été que de quatre dans les plaines des États-Unis. Quant à la main-d'œuvre, elle ne coûtait pas cher : quarante-cinq francs par mois aux ouvriers des oasis, cinquante centimes par jour à ceux qui venaient de la Boukharie.

C'est ainsi que les soldats de Skobeleff furent transportés à Kizil-Arvat, puis, cent cinquante kilomètres au delà, jusqu'à Ghéok-Tepé. Cette ville ne se rendit qu'après la destruction de ses remparts et le massacre de douze mille de ses défenseurs ; mais l'oasis d'Akhal-Tekké était au pouvoir des Russes. Quant aux habitants de l'oasis de l'Atek, ils ne tardèrent pas à se soumettre, et d'autant plus volontiers qu'ils avaient imploré l'appui du Czar dans leur lutte avec Kouli-Khan, le chef des Merviens. Ceux-ci, au nombre de deux cent cinquante mille, suivirent leur

exemple, et la première locomotive stoppa dans la gare de Merv en juillet 1886.

« Et les Anglais, demandai-je au major Noltitz, de quel œil ont-ils vu les progrès de la Russie à travers l'Asie centrale ?

– D'un œil jaloux, cela va sans dire, réplique le major. Songez donc, les railways russes raccordés aux railways chinois au lieu de l'être au railways de l'Inde ! Le Transcaspien faisant concurrence au chemin de fer qui fonctionne entre Hérat et Delly ! D'ailleurs, les Anglais n'ont pas été aussi heureux en Afghanistan que nous l'avons été en Turkestan. Tenez, vous avez vu ce gentleman qui est dans notre train ?

– Parfaitement, major Noltitz. C'est sir Francis Trevellyan de Trevellyan-Hall, Trevellyanshire.

– Eh bien ! sir Francis Trevellyan n'a que des regards de mépris et des haussements d'épaules pour tout ce que nous avons fait. Ces intenses jalousies de sa nation, il les incarne en sa personne, et l'Angleterre n'acceptera jamais que nos railways aillent de l'Europe à l'océan Pacifique, alors que les railways britanniques s'arrêtent à l'océan Indien ! »

Cette intéressante conversation a duré près d'une heure et demie, tandis que nous parcourions les rues de Kizil-Arvat. Il était temps de revenir à la gare, et c'est ce que nous faisons, le major et moi.

Il va de soi que nous ne devons pas en rester là, et il est convenu que le major abandonnera sa place du troisième wagon pour en venir occuper une à côté de la mienne, à l'intérieur du premier. Nous étions déjà deux habitants de la même ville ; eh bien, nous deviendrons deux voisins dans la même maison, ou plutôt deux amis dans la même chambre.

À neuf heures, le signal de départ est donné. Le train, quittant Kizil-Arvat, se lance au sud-est vers Askhabad, en longeant la frontière persane.

Pendant une demi-heure encore, le major et moi nous continuons à causer de choses et d'autres. Il me fait observer que, si le soleil n'eût pas été caché derrière l'horizon, j'aurais pu apercevoir les dernières cimes des grands et petits Balkans d'Asie, qui se dressent au-dessus de la baie de Krasnovodsk.

Déjà la plupart de nos compagnons se sont installés pour la nuit sur leurs sièges, qu'un mécanisme ingénieux a permis de transformer en couchettes. On peut s'étendre, appuyer sa tête sur un oreiller, s'envelopper de couvertures, et, si l'on dort mal, c'est que l'on n'a pas la conscience tranquille.

Le major Noltitz n'a rien à se reprocher, paraît-il, car, quelques minutes après m'avoir souhaité la bonne nuit, il est plongé dans le sommeil du juste.

Quant à moi, si je reste éveillé, c'est que j'ai l'esprit en travail. Je songe à mon fameux colis, à l'hôte qu'il renferme, et, cette nuit même, je suis résolu à entrer en communication avec lui. Il me revient alors à la mémoire que d'autres originaux ont déjà voyagé de cette façon exceptionnelle. En 1889, 1891 et 1892, un tailleur autrichien, Hermann Zeitung, est venu de Vienne à Paris, d'Amsterdam à Bruxelles, d'Anvers à Christiania dans une caisse, et deux fiancés de Barcelone, Erres et Flora Anglora, ont partagé la même boîte… de conserve, en traversant l'Espagne et la France.

Mais, par prudence, il faut attendre que Popof ait définitivement réintégré sa logette. Le train ne doit pas s'arrêter avant Ghéok-Tepé, à une heure du matin. Pendant le trajet entre Kizil-Arvat et Ghéok-Tepé, je compte que ledit Popof ne négligera pas

de faire un bon somme, et ce sera, ou jamais, l'occasion de mettre mon projet à exécution.

Tiens, une idée ! Si c'était Zeitung, qui fait métier de ce genre de locomotion et soutire ainsi quelque argent à la générosité publique ?... Ce doit être lui... ce ne peut être que lui !... Diable ! sa personnalité n'est guère intéressante !... Et moi qui comptais sur cet intrus... Nous verrons bien, d'ailleurs, je le connais par ses photographies, et peut-être pourrai-je l'utiliser...

Une demi-heure après le départ, le bruit d'une porte qui se ferme sur la plate-forme antérieure de notre wagon m'apprend que le chef du train vient de regagner sa logette. Malgré mon désir d'aller rendre visite au fourgon de bagages, je me résigne à la patience, car il est possible que Popof ne soit pas encore au plus fort de son sommeil.

Au dedans, tout est tranquille, sous la lumière voilée des lampes. Au dehors, nuit très sombre, frémissements du train, qui se confondent avec les sifflements d'une brise assez fraîche.

Je me relève, j'écarte le rideau de l'une des lampes, je regarde ma montre...

Il est onze heures et quelques minutes. Encore deux heures avant l'arrêt à Ghéok-Tepé.

Le moment est venu. Après m'être glissé entre les sièges jusqu'à la porte du wagon, je l'ouvre doucement et la referme de même, sans avoir été entendu de mes compagnons, sans avoir éveillé personne.

Me voici sur la plate-forme devant la passerelle, qui tremblote aux ressauts du train. Au milieu de l'insondable obscurité, dont s'enveloppe le Kara-Koum, j'éprouve l'impression que donne l'immensité nocturne de la mer autour d'un navire.

Une faible lumière filtre à travers les persiennes de la logette. Dois-je attendre qu'elle soit éteinte, ou, ce qui est plus probable, ne durera-t-elle pas jusqu'au jour ?…

En tout cas, Popof n'est pas endormi, – ce que je reconnais au bruit qu'il fait en se retournant. Je me tiens coi, appuyé sur la balustrade de la plate-forme.

En me penchant, mes regards s'attachent à cette traînée lumineuse que le fanal de tête projette en avant de la machine. Il semble que nous courions sur un chemin de feu. Au-dessus de moi, les nuages chassent en désordre avec une extrême rapidité, et quelques constellations étincellent à travers leurs déchirures, ici Cassiopée, la Petite Ourse dans le nord, au zénith, Véga de la Lyre.

Enfin un silence absolu règne d'une plate-forme à l'autre. Popof, bien qu'il soit chargé de veiller sur le personnel du train, a les yeux clos par le sommeil.

Assuré de toute sécurité, je franchis la passerelle, et me voici devant la porte du fourgon.

Cette porte n'est fermée qu'au moyen d'un barreau, qui bascule entre deux ferrures.

Je l'ouvre et la repousse derrière moi.

Cette manœuvre s'est faite sans bruit, car, si je ne veux pas attirer l'attention de Popof, je ne veux pas davantage attirer l'attention de mon « encagé volontaire ».

Bien que l'obscurité soit profonde à l'intérieur du fourgon, puisqu'il n'existe aucune fenêtre latérale, je parviens à m'orienter. Je sais où est placée la caisse ; c'est à l'angle de gau-

che en entrant. L'essentiel est de ne point me heurter à quelque colis, d'autant plus que ces colis appartiennent à Fulk Ephrinell, et quel tapage, si l'un d'eux eût dégringolé avec ses paquets de dents artificielles !

Prudemment, tâtonnant du pied, tâtonnant de la main, je prends contact avec la caisse. Les pattes d'une mouche ne l'auraient pas frôlée d'une touche plus légère que ne le firent mes mains, lorsque j'en caressai les contours.

Je me penche et place timidement mon oreille contre le panneau antérieur…

Aucun bruit de respiration.

Les produits de la maison Strong Bulbul and Co. de New-York ne sont pas plus silencieux dans leurs boîtes.

Une crainte me saisit alors, – la crainte de voir s'écrouler toutes mes espérances de reporter. Est-ce que je me suis trompé à bord de l'*Astara ?* Cette respiration, cet éternuement, est-ce que j'ai rêvé tout cela ? Est-ce que personne n'est enfermé dans cette caisse, – pas même Zeitung ? Est-ce qu'il s'agit réellement de glaces expédiées à Mlle Zinca Klork, avenue Cha-Coua, Pékin, Chine ?…

Non ! Si faible qu'il ait été, je viens de surprendre un mouvement à l'intérieur de la caisse. Il s'accentue, d'ailleurs, et je me demande maintenant si le panneau ne va pas s'abaisser le long de la coulisse, si le prisonnier ne va pas sortir de sa prison, afin de venir humer l'air frais du dehors.

Ce que j'ai de mieux à faire pour voir et n'être point vu, c'est de me blottir au fond du fourgon entre deux colis. Grâce à l'obscurité, il n'y a rien à craindre.

Soudain un petit craquement sec frappe mon oreille. Je ne suis point le jouet d'une illusion : c'est bien le craquement d'une allumette que l'on vient de frotter…

Presque aussitôt, quelques faibles rayons pointent à travers les trous d'aération de la caisse.

Si j'avais pu me méprendre jamais sur le rang que le prisonnier occupait dans l'échelle des êtres, j'aurais été fixé en ce moment. À moins qu'il n'y ait là un singe qui connaisse l'usage du feu, et aussi le maniement des allumettes… Des voyageurs prétendent qu'il en existe mais on en est réduit à les croire sur parole.

Pourquoi ne l'avouerai-je pas ?… Une certaine émotion m'a saisi, et je me garde bien de bouger.

Une minute s'est écoulée. Rien n'indique que le panneau ait joué, rien ne permet de supposer que l'inconnu va sortir…

Par précaution, j'attends encore. Puis l'idée me vient de mettre à profit cette lumière. À présent, la caisse est éclairée au dedans, et en regardant à travers les trous…

Je me relève, je rampe dans le fourgon, je m'approche… Une seule appréhension m'étreint le cerveau : c'est que la lumière ne s'éteigne brusquement…

Enfin me voici contre le panneau, auquel j'ai soin de ne pas toucher et j'applique mon œil sur l'un des trous…

C'est bien un homme qui est emboîté là-dedans, et ce n'est pas le tailleur autrichien Zeitung… Merci, mon Dieu !… J'en fais aussitôt mon numéro 11.

Cet homme, dont je distingue parfaitement les traits, me paraît âgé de vingt-cinq à vingt-six ans. Il porte toute sa barbe qui est brune. C'est un vrai type de Roumain, – ce qui confirme mes idées sur sa correspondante roumaine. Il a un bon regard, bien que sa physionomie dénote une grande énergie, et n'en faut-il pas pour se faire expédier sous forme de colis pendant un si long trajet ? Mais, s'il n'a rien d'un malfaiteur, qui se serait renfermé là en vue de quelque mauvais coup ; je dois avouer qu'il n'a pas non plus l'aspect du héros dont je voudrais faire le personnage principal de mon récit.

Après tout, ce n'étaient point des héros, cet Autrichien et cet Espagnol qui ont voyagé au fond de leur caisse ; c'étaient des jeunes gens, très simples, très bourgeois, et, cependant, ils ont fourni aux chroniqueurs des colonnes de chronique. Aussi, ce brave numéro 11, avec les amplifications, antonymies, diaphores, épitases, tropes, métaphores et autres figures de cette sorte, je le parerai, je le grandirai, je le développerai… comme on développe un cliché photographique.

D'ailleurs, voyager en boîte de Tiflis à Pékin, c'est autre chose que d'aller de Vienne ou de Barcelone à Paris, comme l'ont fait Zeitung, Errès et Flora Anglora.

J'ajoute que je ne trahirai pas mon Roumain, je ne le dénoncerai à personne. Qu'il ne doute pas de ma discrétion et qu'il compte sur mes bons offices, si je puis lui être utile dans le cas où il serait découvert… D'ailleurs, il ne le sera pas.

Et que fait-il en ce moment ?… Eh bien, assis au fond de la caisse, il soupe tranquillement, à la lumière d'une petite lampe, le brave garçon. Une boîte de conserve est posée sur ses genoux, le biscuit ne lui manque pas, et, dans une petite armoire, j'aperçois quelques bouteilles pleines, plus une couverture et une houppelande accrochées aux parois.

En vérité, il est fort à son aise, mon numéro 11 ! Il est là dans sa chambre comme l'escargot dans sa coquille. Son « home » roule avec lui, et il économise le millier de francs que lui aurait coûté le voyage de Tiflis à Pékin, fût-ce en seconde classe. Je le sais, cela s'appelle frauder, et il y a des lois qui punissent cette fraude. En attendant, il peut sortir de sa caisse, quand cela lui plaît, se promener à l'intérieur du fourgon, se hasarder même, la nuit, sur la plate-forme… Non ! je ne le plains pas, et, quand je songe qu'il s'est fait enregistrer à l'adresse d'une jolie Roumaine, je prendrais volontiers sa place.

Il me vient une idée que je crois bonne et qui ne l'est peut-être pas : c'est de frapper un coup léger au panneau de la caisse, c'est d'entrer en rapport avec mon nouveau compagnon, c'est d'apprendre qui il est et d'où il vient, puisque je sais où il va. Une ardente curiosité me dévore… Il faut que je la satisfasse… Il y a des moments où un chroniqueur est métamorphosé en fille d'Ève !

Mais, ce pauvre garçon, comment va-t-il prendre la chose ?… Très bien, j'en suis sûr. Je lui dirai que je suis Français, et un Roumain n'ignore pas qu'il peut toujours se fier à un Français. Je lui offrirai mes services… Je lui proposerai d'adoucir les rigueurs de sa prison par mes interviews, et de combler l'insuffisance de son ordinaire avec quelques friandises… Il n'aura pas à regretter mes visites ni à craindre mes imprudences.

Je frappe le panneau…

La lumière s'éteint subitement.

Le prisonnier a suspendu sa respiration…

Il convient de le rassurer.

« Ouvrez… dis-je doucement en russe… ouvrez… »

Je n'ai pu achever ma phrase, car le train vient d'éprouver une secousse, et il me semble que sa vitesse se ralentit.

Cependant nous ne sommes pas encore arrivés à la station de Ghéok-Tepé.

En ce moment, des cris se font entendre au dehors.

Je me hâte de sortir du fourgon dont je referme la porte.

Il était temps.

À peine suis-je sur la plate-forme que la logette s'ouvre. Popof en sort sans m'avoir aperçu, pénètre dans le fourgon et se dirige vers la locomotive.

Presque aussitôt le train a repris sa vitesse normale, et Popof reparaît un instant après.

« Qu'est-il donc arrivé, Popof ?

– Ce qui se voit souvent, monsieur Bombarnac. Un dromadaire vient de se faire écraser…

– Pauvre bête !

– Pauvre bête… qui aurait pu causer un déraillement…

– Fichue bête alors ! »

CHAPITRE VIII

Avant que le train atteignît la station de Ghéok-Tepé, je suis rentré dans le wagon. Le diable soit de ce dromadaire ! S'il ne s'était pas fait si maladroitement écraser, le numéro 11 ne serait plus un inconnu pour moi. Il eût ouvert son panneau, nous aurions causé amicalement, nous nous serions séparés avec une bonne poignée de main… Maintenant il doit être au comble de l'inquiétude, puisqu'il sait que sa fraude est découverte, qu'il existe quelqu'un dont il a lieu de soupçonner les intentions, quelqu'un qui n'hésitera peut-être pas à trahir son secret… Et alors, après avoir été extrait de sa caisse, il sera mis sous bonne garde à la station prochaine, et c'est inutilement que Mlle Zinca Klork l'attendra dans la capitale du Céleste-Empire !

Oui ! il conviendrait de le rassurer cette nuit même… C'est impossible, car le train va bientôt stopper à Ghéok-Tepé, puis à Askhabad, d'où il repartira aux premières lueurs du jour. Je ne puis plus compter sur le sommeil de Popof.

Je m'étais absorbé en ces réflexions, lorsque la locomotive a fait arrêt en gare de Ghéok-Tepé à une heure du matin. Aucun de mes compagnons de voyage n'a quitté sa couchette.

Je descends sur le quai, et me voici rôdant autour du fourgon. Ce serait courir trop de risques que de chercher à m'y introduire. Quant à la ville que j'aurais eu quelque plaisir à visiter, l'obscurité m'empêcherait d'en rien voir. D'après ce que m'a raconté le major Noltitz, elle garde encore les traces du terrible assaut de Skobeleff en 1880, murailles démantelées, bastions en ruines… Il faut me résigner à n'avoir vu cela que par les yeux du major.

Le train repart à deux heures du matin, après avoir reçu quelques voyageurs que Popof me dit être des Turkomènes. Je les passerai en revue, quand il fera jour.

Une promenade d'une dizaine de minutes sur la plate-forme me permet d'entrevoir les hauteurs de la frontière persane à l'extrême limite de l'horizon. Au delà des massifs d'une oasis verdoyante, arrosée de nombreux creeks, nous traversons de longues plaines cultivées, où la ligne fait de fréquents détours – des « diversions », disent les Anglais. Ayant constaté que Popof ne songe point à se rendormir, j'ai repris mon coin.

À trois heures, nouvel arrêt. Le nom d'Askhabad est crié sur le quai de la gare. Comme je ne puis tenir en place, je descends, laissant mes compagnons profondément endormis, et m'aventure à travers la ville.

Askhabad est le chef-lieu de la Transcaspienne, et je me rappelle fort à propos ce qu'en a dit l'ingénieur Boulangier au cours de cet intéressant voyage qu'il a fait jusqu'à Merv. Tout ce que j'ai entrevu en quittant la gare sur la gauche, c'est la sombre silhouette du fort turkoman, dominant la nouvelle ville, dont la population a presque doublé depuis 1887. Cela forme un bloc assez confus derrière un épais rideau d'arbres.

Revenu vers trois heures et demie. En ce moment, Popof traverse le fourgon de bagages, je ne sais pour quelle raison. Quelle doit être l'inquiétude du jeune Roumain pendant ces allées et venues devant sa caisse !

Dès que Popof a reparu :

« Rien de nouveau ? ai-je demandé.

– Rien, monsieur Bombarnac, si ce n'est que la brise du matin est fraîche.

– Très fraîche, en effet. Est-ce qu'il n'y a pas une buvette dans la gare ?

– Il y en a une pour l'agrément des voyageurs…

– Et pour l'agrément des employés, sans doute ? – Venez donc, Popof. »

Et Popof ne se fait pas autrement prier.

Si la buvette est ouverte, il me paraît que les consommateurs n'y peuvent trouver qu'un choix restreint de consommations. Pour toute liqueur, du « kimis », boisson tirée du lait fermenté de jument, d'un goût d'encre plutôt fade, très nourrissante quoique très liquide. Il faut être Tartare rien que pour regarder ce kimis. Du moins, tel est l'effet qu'il m'a produit. Mais Popof l'a trouvé excellent, et c'est l'essentiel.

La plupart des Sarthes et des Kirghizes, qui venaient de descendre à Askhabad, ont été remplacés par d'autres voyageurs de deuxième classe, Afghans, marchands de leur état, et surtout contrebandiers, très entendus en affaires de ce genre. Tout le thé vert qui est consommé dans l'Asie centrale, ils le font venir de Chine par l'Inde, et, bien que le transport en soit considérablement allongé, ils le livrent à un prix inférieur au thé russe. Il va sans dire que les bagages de ces Afghans furent visités avec une minutie moscovite.

Le train est reparti à quatre heures du matin. Notre wagon est toujours transformé en sleeping-car. J'envie le sommeil de mes compagnons, et, comme c'est tout ce que je puis faire, je reviens sur la plate-forme.

Le petit jour pointe vers l'horizon de l'est. Ça et là apparaissent les débris de l'ancienne cité, une citadelle ceinte de hauts remparts, et une succession de longs portiques, dont le développement dépasse quinze cents mètres. Après avoir franchi divers remblais, nécessités par l'inégalité de la couche sablonneuse, le train retrouve le steppe horizontal.

Nous marchons avec une vitesse de soixante kilomètres, en obliquant vers le sud-est, de manière à suivre la frontière persane. C'est au-delà de Douchak seulement que la ligne s'en éloigne. Pendant ce trajet de trois heures, voici le nom des deux stations auxquelles la locomotive s'est arrêtée, afin de pourvoir à divers besoins : Ghéours, point d'amorce de la route de Meschhed, d'où les hauteurs du plateau de l'Iran sont visibles, Artyk, dont l'eau est abondante, quoique légèrement saumâtre.

Le train traverse alors l'oasis de l'Atek, qui est un tributaire assez important de la Caspienne. Partout de la verdure et des arbres. Cette oasis justifie son nom et ne déparerait pas le Sahara. Elle s'étend jusqu'à la station de Douchak, six-cent-sixième verste, où nous arrivons à six heures du matin.

Deux heures d'arrêt, c'est-à-dire deux heures de promenade. En route pour visiter Douchak, accompagné du major Noltitz, qui me sert encore de cicérone.

Un voyageur nous a devancés hors de la gare : je reconnais sir Francis Trevellyan. Le major me fait observer que la figure de ce gentleman est encore plus refrognée, sa lèvre plus dédaigneuse, son attitude plus anglo-saxonne.

« Et savez-vous pourquoi, monsieur Bombarnac ? ajoute-t-il. C'est que, depuis cette station de Douchak jusqu'au terminus des chemins de fer de l'Inde Anglaise, une ligne qui traverserait la frontière de l'Afghanistan, Kandahar, les passes de Bolan et l'oasis de Pendjech, suffirait à raccorder les deux réseaux.

– Et cette ligne aurait ?…

– À peine mille kilomètres de parcours ; mais les Anglais s'obstinent à ne point vouloir donner la main aux Russes. Et, cependant, pouvoir mettre Calcutta à douze jours de Londres, quel avantage pour leur trafic ! »

En causant, le major et moi nous parcourons Douchak. Il y a nombre d'années déjà, on prévoyait l'importance que prendrait ce modeste village. Un embranchement le relie au railway de Téhéran en Perse, tandis qu'aucun tracé n'a été étudié vers les chemins de fer de l'Inde. Tant que les gentlemen, calqués sur le modèle de sir Francis Trevellyan, seront en majorité dans le Royaume-Uni, l'œuvre du réseau asiatique ne sera jamais complétée.

Je suis alors conduit à interroger le major sur le degré de sécurité que présente le Grand-Transasiatique à travers les provinces de l'Asie centrale.

« En Turkestan, me répond-il, cette sécurité est assez bien garantie. Les agents russes surveillent sans cesse la voie ; la police est régulièrement faite aux approches des gares, et, comme les stations sont peu distantes, je ne pense pas que les voyageurs aient rien à craindre des tribus errantes. D'ailleurs, la population turkomène s'est pliée aux exigences souvent très dures de l'administration moscovite. Aussi, depuis nombre d'années que la partie transcaspienne du railway fonctionne, aucune attaque n'est-elle venue entraver la marche des trains.

– Cela est rassurant, major Noltitz. Et pour la partie comprise entre la frontière et Pékin…

– C'est autre chose, répond le major. À la surface du plateau de Pamir jusqu'à Kachgar, la voie est gardée sévèrement,

mais au delà, le Grand-Transasiatique est sous le contrôle de l'administration chinoise, et je n'ai qu'une médiocre confiance en elle.

– Est-ce que les stations sont éloignées les unes des autres ? demandai-je.

– Très éloignées quelquefois.

– Et les employés russes ne seront-ils pas alors remplacés par des employés chinois ?…

– Oui, à l'exception de notre chef de train, Popof, qui doit nous accompagner pendant tout le trajet.

– Ainsi, pour employés, mécaniciens et chauffeurs, nous aurons des Célestes ?… Eh ! major, voilà qui me paraît inquiétant, et la sécurité des voyageurs…

– Détrompez-vous, monsieur Bombarnac, ces chinois ne sont pas des agents moins experts que les nôtres, et ils font d'excellents mécaniciens. Il en est de même des ingénieurs qui ont établi très habilement la voie à travers le Céleste-Empire. C'est, à coup sûr, une race très intelligente, très apte aux progrès industriels, cette race jaune !

– Je le crois, major, puisqu'elle doit un jour devenir maîtresse du monde… après la race slave, s'entend !

– Je ne sais trop ce que réserve l'avenir, répond le major Noltitz en souriant. Pour en revenir aux Chinois, j'affirme qu'ils ont une compréhension vive, une facilité d'assimilation étonnante. Je les ai vus à l'œuvre, et j'en parle par expérience.

– D'accord, mais, s'il n'y a pas danger de ce chef, est-ce que nombre de malfaiteurs ne parcourent pas les vastes déserts de la Mongolie et de la Chine septentrionale ?

– Et vous pensez que ces malfaiteurs seraient assez hardis pour attaquer un train ?

– Parfaitement, major, et c'est ce qui me rassure…

– Comment… cela vous rassure ?…

– Sans doute, car ma seule préoccupation est que notre voyage soit dépourvu d'incidents.

– Vraiment, monsieur le reporter, je vous admire !… Il vous faut des incidents…

– Comme il faut des malades au médecin. Vienne une belle et bonne aventure…

– Eh ! monsieur Bombarnac, je crains que vous ne soyez déçu sous ce rapport, s'il est vrai, comme je l'ai entendu dire, que la Compagnie ait traité avec certains chefs de bande…

– Comme cette fameuse administration hellénique avec l'Hadji-Stavros du roman d'About ?…

– Précisément, et qui sait même si, dans son conseil…

– Voilà, par exemple, ce que je ne saurais croire…

– Pourquoi non ? répond le major Noltitz. C'eût été très fin de siècle, ce moyen d'assurer la sécurité des trains pendant la traversée du Céleste-Empire. Dans tous les cas, il est un de ces industriels de grande route qui a voulu garder son indépendance et sa liberté d'action, un certain Ki-Tsang…

– Qu'est-ce que ce Chinois-là ?

– Un audacieux chef de bandes, d'origine mi-chinoise, mi-mongole. Après avoir longtemps exploité le Yunnan, où il a fini par être trop vivement traqué, il s'est transporté dans les provinces du nord. On a même signalé sa présence sur la partie de la Mongolie desservie par le Grand-Transasiatique…

– Eh bien ! voilà un fournisseur de chroniques, comme il m'en faut un !

– Monsieur Bombarnac, les chroniques que vous fournirait ce Ki-Tsang pourraient coûter cher…

– Bah ! major, le *XXe Siècle* n'est-il pas assez riche pour payer sa gloire ?

– Payer de son argent, oui, mais nous autres, nous paierions de notre existence peut-être ! Heureusement, nos compagnons ne vous ont point entendu parler de la sorte, car ils viendraient en masse demander votre expulsion du train. Donc, soyez prudent, et ne laissez rien voir de vos désirs de chroniqueur en quête d'aventures. Surtout n'ayons pas affaire à ce Ki-Tsang… Cela vaudra mieux dans l'intérêt des voyageurs…

– Mais non du voyage, major. »

Nous revenons alors vers la gare. L'arrêt à Douchak doit encore se prolonger pendant une demi-heure. En me promenant sur le quai, j'observe une manœuvre qui va modifier la composition de notre train.

Un nouveau fourgon est arrivé de Téhéran par cet embranchement de Meschhed, qui met la capitale de la Perse en communication avec le Transcaspien.

Ce fourgon, fermé et plombé, est accompagné d'une escouade de six agents, de nationalité persane, lesquels semblent avoir pour consigne de ne jamais le perdre de vue.

Je ne sais si cela tient à la disposition de mon esprit, il me semble que ce wagon a quelque chose de particulier, de mystérieux, et, comme le major m'a quitté, je m'adresse à Popof qui surveille la manœuvre.

« Popof, où va ce fourgon ?

– À Pékin, monsieur Bombarnac.

– Et que transporte-t-il ?

– Ce qu'il transporte ?… Un grand personnage.

– Un grand personnage ?

– Cela vous étonne ?

– En effet… dans ce fourgon…

– Si c'est son idée.

– Eh bien, Popof, vous me préviendrez, quand il descendra, ce grand personnage !

– Il ne descendra pas.

– Pourquoi ?…

– Parce qu'il est mort.

– Mort ?…

– Oui, et c'est son corps que l'on ramène à Pékin, où il sera enterré avec tous les honneurs qui lui sont dus. »

Enfin, nous avons donc un personnage important dans notre train – à l'état de cadavre, il est vrai. N'importe ! je recommande à Popof de chercher à connaître le nom du défunt. Ce doit être quelque mandarin de marque. Dès que je le saurai, j'enverrai un télégramme au *XXe Siècle*.

Tandis que je regarde ce fourgon, un nouveau voyageur l'examine avec non moins de curiosité que moi.

Ce voyageur est un homme de fière mine, âgé d'une quarantaine d'années, portant élégamment le costume des riches Mongols, haute taille, regard un peu sombre, moustache mousquetaire à la Scholl, – puisse-t-il avoir son esprit ! teint très mat, paupières qui ne battent jamais.

« Voici, me dis-je, un superbe type ! Je ne sais s'il deviendra le grand premier rôle que je cherche, mais, à tout hasard, je vais lui donner le numéro 12 dans ma troupe ambulante. »

Ce grand premier rôle, – je l'appris bientôt de Popof, – est le seigneur Faruskiar. Il est accompagné d'un autre Mongol d'un rang inférieur, du même âge que lui, nommé Ghangir. Tous deux, en regardant le wagon que l'on rattache à la queue du train, en avant du fourgon des bagages, échangent quelques paroles. Dès que la manœuvre est achevée, les Persans prennent place dans le wagon de deuxième classe qui précède la voiture mortuaire, afin que le précieux corps soit toujours sous leur surveillance.

En ce moment, des cris éclatent sur le quai de la gare.

Ces cris, je les connais. C'est le baron Weissschnitzerdörfer, qui clame :

« Arrêtez… arrêtez !… »

Cette fois, il ne s'agit pas d'un train en partance, mais d'un chapeau en détresse. Quelques rafales assez violentes s'engouffrent sous cette gare, ouverte à tous les vents, et le chapeau du baron, – un chapeau-casque de couleur bleuâtre, – vient d'être enlevé d'un coup brusque. Il roule sur le quai, sur les rails, rase les clôtures et les murailles, et son propriétaire court à perdre haleine sans parvenir à le rattraper.

Je dois en convenir, en voyant cette poursuite effarée, M. et Mme Caterna se tiennent les côtes, le jeune Chinois Pan-Chao éclate de rire, tandis que le docteur Tio-King garde un imperturbable eux.

L'Allemand, écarlate, essoufflé, haletant, époumonné, n'en peut plus. À deux reprises, il parvient à mettre la main sur son couvre-chef, qui lui échappe, et il s'étale de son long, la tête sous les plis de sa houppelande, – ce qui autorise M. Caterna à chantonner le célèbre motif de *Miss Helyett* :

Ah ! le superbe point de vu… u… u… ue !

Ah ! la perspective imprévu… u… u… ue !

Je ne connais rien de malicieux, de burlesque comme un chapeau que le vent emporte, qui va, vient, caracole, saute, sursaute, plane, s'envole de plus belle au moment où vous croyez le saisir. Et, si cela m'arrivait, je pardonnerais à ceux qui riraient de cette lutte comique.

Mais le baron n'est pas d'humeur à pardonner. Il bondit de ci, il rebondit de là, il s'engage sur la voie. On lui crie : « Prenez

garde… prenez garde ! » car le train, venant de Merv, entre en gare avec une certaine vitesse. Ce fut la mort du chapeau : la locomotive l'écrase sans pitié, le casque n'est plus qu'une loque déchiquetée qu'on rapporte au baron. Et alors recommence la série des imprécations à l'adresse du Grand-Transasiatique.

Le signal ayant été donné, les voyageurs anciens et nouveaux se hâtent de prendre et reprendre leurs places. Parmi les nouveaux, j'aperçois trois Mongols, d'assez mauvaise mine, qui montent dans un des wagons de deuxième classe.

Au moment où je mets le pied sur la plate-forme, voici que j'entends le jeune Chinois dire à son compagnon :

« Eh ! Docteur Tio-King, avez-vous vu cet Allemand avec son chapeau drolatique ?… Ce que j'ai ri ! »

Comment Pan-Chao parle couramment le français. – que dis-je ? mieux que le français, le parisien ?… Ce que cela m'épate… pour le parler à mon tour !

CHAPITRE IX

Nous sommes partis à la minute réglementaire. Le baron n'aura pas à se plaindre cette fois. Après tout, je comprends ses impatiences : une minute de retard peut lui faire manquer le paquebot de Tien-Tsin pour le Japon.

La journée s'annonce d'une belle apparence. Par exemple, il fait un vent à éteindre le soleil comme une simple chandelle, – un de ces ouragans qui, dit-on, arrêtent les locomotives du Grand-Transasiatique. Aujourd'hui, fort heureusement, il souffle de l'ouest et sera très supportable, puisqu'il prend le train par l'arrière. On pourra demeurer sur les plates-formes.

J'en suis à souhaiter maintenant d'entrer en conversation avec le jeune Pan-Chao. Popof avait raison, ce doit être un fils de famille, qui a passé quelques années à Paris pour s'instruire et s'amuser. Il devait être un des hôtes assidus des « five o'clocks » du *XXe Siècle*.

Entre temps, j'ai à m'occuper d'autres affaires. Et d'abord, l'homme à la caisse. Toute une journée se sera écoulée avant que j'aie pu le tirer d'inquiétude. En quelles transes il est, sans doute ! Mais, comme il serait imprudent de pénétrer dans le fourgon pendant le jour, il y a nécessité d'attendre la nuit.

N'oublions pas qu'un entretien avec M. et Mme Caterna est également indiqué au programme. Cela ne présentera, d'ailleurs, aucune difficulté.

Ce qui doit être moins facile, c'est de me mettre en communication avec mon numéro 12, le superbe seigneur Faruskiar. Il paraît étroitement boutonné, cet Oriental !

Ah ! un nom à connaître dans le plus bref délai, c'est celui du mandarin qui retourne en Chine sous forme de colis mortuaire. Avec un peu d'adresse, Popof finira par l'apprendre de l'un des Persans préposés à la garde de Son Excellence. Si ce pouvait être celui de quelque grand fonctionnaire, le Pao-Wang, le Ko-Wang, le vice-roi des deux Kiang, le prince King en personne…

Durant la première heure, le train continue de filer à travers l'oasis. Nous serons bientôt en plein désert. Le sol est formé de couches alluvionnaires, dont les strates s'étendent jusqu'aux environs de Merv. Il convient de s'habituer à cette monotonie du voyage, qui se prolongera jusqu'à la frontière du Turkestan. Oasis et désert, désert et oasis. Il est vrai, aux approches du plateau de Pamir, le décor changera à vue. Les sujets de paysage ne manquent pas au nœud orographique que les Russes ont dû couper, comme ce roublard d'Alexandre a fait du nœud qui rattachait le joug au timon du char de Gordium. Cela a valu au conquérant macédonien l'empire de l'Asie… Voilà qui est de bon augure pour la conquête des Russes.

Donc, attendons la traversée du plateau de Pamir et ses sites variés. Au delà se développent les interminables plaines du Turkestan chinois, les immensités sablonneuses du désert de Gobi, où recommencera la monotonie du parcours.

Il est dix heures et demie. Le déjeuner va être bientôt servi à l'intérieur du diningcar. Occupons-nous d'abord de ma promenade matinale le long de la grande rue du train.

Où donc est Fulk Ephrinell ? Je ne le vois pas à son poste près de miss Horatia Bluett, que je questionne à ce sujet, après l'avoir saluée poliment.

« Monsieur Fulk est allé jeter un coup d'œil sur ses colis », me répond-elle.

Ah ! elle en est déjà à « monsieur Fulk », en attendant, sans douter Fulk tout court !

C'est à l'arrière du second wagon que le seigneur Faruskiar et Ghangir se sont cantonnés depuis le départ. Seuls en ce moment, ils s'entretiennent à voix basse.

En revenant, je rencontre Fulk Ephrinell, qui va rejoindre sa compagne de voyage. Il me serre « yankeement » la main. Je lui dis que miss Horatia Bluett m'a donné de ses nouvelles.

« Oh ! fait-il, quelle femme d'ordre, quelle négociante hors ligne !… Une de ces Anglaises…

– Qui sont dignes d'être américaines ! ai-je ajouté.

– *Wait a bit* ! » réplique-t-il en souriant d'un air on ne peut plus significatif.

Au moment de sortir, je m'aperçois que les deux Célestes doivent être déjà au dining-car. Le bouquin du docteur Tio-King est resté sur une tablette du wagon.

Je ne crois pas qu'il soit indiscret à un reporter de prendre ce bouquin, de l'ouvrir, d'en lire le titre, qui est ainsi conçu :

De la vie sobre et réglée,

ou l'art de vivre longtemps dans une parfaite santé.

Traduit de l'italien de Louis CORNARO, noble Vénitien.

Augmenté de la manière de corriger un mauvais tempérament, de jouir d'une félicité parfaite jusqu'à l'âge le plus avancé, et de ne mourir que par la consommation de l'humide radical usé par une extrême vieillesse.

SALERNE
MDCCLXXXII

Ainsi telle est la lecture favorite du docteur Tio-King ! Et voilà pourquoi son peu respectueux élève lui jette parfois ce nom de Cornaro par moquerie !

Je n'ai pas le temps de voir autre chose de ce volume que sa devise. *Abstinentia adjicit vitam*. Au reste, cette devise du noble Vénitien, je me propose bien de ne point la mettre en pratique – du moins pour le déjeuner. Rien de nouveau en ce qui concerne le placement des convives du dining-car. Je me retrouve auprès du major Noltitz, qui observe avec une certaine attention le seigneur Faruskiar et son compagnon, placés à l'extrémité de la table. Nous nous demandons quel peut être ce Mongol de mine si hautaine…

« Tiens, dis-je en riant de l'idée qui me traverse l'esprit, si c'était…

– Qui donc ? répond le major.

– Ce chef de pirates… le fameux Ki-Tsang…

– Plaisantez… plaisantez, monsieur Bombarnac, mais à voix basse, je vous le recommande !

– Voyons, major, convenez que ce serait là un personnage des plus intéressants, digne d'être minutieusement interviewé ! »

Tout en bavardant, nous mangeons de bon appétit. Le déjeuner est excellent, les provisions ayant été renouvelées à Askhabad et à Douchak. Pour boisson, du thé, du vin de Crimée, de la bière de Kazan ; pour viande, des côtelettes de mouton et d'excellentes conserves ; pour dessert, un melon savoureux, des poires et des raisins de premier choix.[2]

Après déjeuner, je viens fumer mon cigare sur la plateforme à l'arrière du diningcar. M. Caterna s'y transporte presque aussitôt. Visiblement, l'estimable trial guettait cette occasion d'entrer en rapport avec moi.

Ses yeux spirituels à demi-fermés, sa figure glabre, ses joues habituées aux faux favoris, ses lèvres habituées aux fausses moustaches, sa tête habituée aux postiches roux, noirs, gris, chauves ou chevelus suivant ses rôles, tout dénote le comédien fait à la vie des planches. Mais M. Caterna a une physionomie si ouverte, une figure si réjouie, l'air si honnête, l'attitude si franche, enfin l'apparence d'un si brave homme !

« Monsieur, me dit-il, est-ce que deux Français vont aller de Bakou à Pékin sans faire connaissance ?

– Monsieur, ai-je répondu, lorsque je rencontre un compatriote…

– Qui est parisien, monsieur…

---

[2] M. l'ingénieur Boulangier n'oubliera pas qu'il a fait l'éloge d'un repas identique dans le récit de son voyage.

– Et, par conséquent, deux fois français, ai-je ajouté, je m'en voudrais de ne pas lui avoir serré la main ! Aussi, monsieur Caterna…

– Vous savez mon nom ?…

– Comme vous savez le mien, j'en suis sûr.

– Sans doute, monsieur Claudius Bombarnac, correspondant du *XXe Siècle*.

– À votre service, veuillez le croire.

– Mille remerciements, monsieur Bombarnac, et même dix mille, comme on dit en Chine, où nous nous rendons, madame Caterna et moi…

– Pour aller tenir à Shangaï les emplois de trial et de dugazon dans la troupe de la résidence française…

– Mais vous savez donc tout ?…

– Un reporter !

– C'est juste.

– J'ajouterai même, si je m'en rapporte à certaines locutions maritimes, que vous avez dû naviguer autrefois, monsieur Caterna…

– Je vous crois, monsieur le reporter. Ex-patron de chaloupe de l'amiral de Boissoudy à bord du *Redoutable*.

– Je me demande alors pourquoi vous, un marin, n'avez pas pris la voie de mer…

– Ah ! voilà, monsieur Bombarnac. Apprenez que madame Caterna, qui est sans conteste la première dugazon de province, et pas une ne lui passerait sur son avant – pardon, habitude d'ancien matelot ! – pour les rôles de soubrette et les travestis, ne peut supporter la mer. Aussi quand j'ai eu connaissance du Grand-Transasiatique, je lui ai dit : « Rassure-toi, Caroline ! Ne t'inquiète pas du trompeur et perfide élément ! Nous irons à travers la Russie, le Turkestan et la Chine, sans quitter la terre ferme ! » Et ce que ça lui a fait plaisir, la mignonnette, si courageuse, si dévouée, si… je ne trouve pas le mot – enfin, monsieur, une dugazon qui jouerait les duègnes au besoin pour ne pas laisser un directeur dans la panade ! Une artiste, une véritable artiste ! »

M. Caterna fait plaisir à entendre. Il est « en pression », comme disent les mécaniciens, et il n'y a qu'à le laisser lâcher sa vapeur. Dût le cas paraître surprenant, il adore sa femme, et je me plais à croire qu'elle le lui rend bien. Un couple assorti, s'il en fut, ainsi que je l'apprends de mon trial, jamais embarrassé, très débrouillard, content de son sort, n'aimant rien tant que le théâtre, surtout le théâtre de province, où Mme Caterna et lui ont joué le drame, le vaudeville, la comédie, l'opérette, l'opéra-comique, l'opéra, les traductions, la pièce à spectacle, la pantomime, heureux des représentations qui commencent à cinq heures et finissent après une heure du matin, sur les grands théâtres de chefs-lieux, dans les salles de mairies, dans les granges de villages, au débotté, sans raccords, sans orchestre, quelquefois même sans spectateurs, – ce qui dispensait de rendre l'argent, – des comédiens à tout faire convenablement en n'importe quel emploi.

En sa qualité de Parisien, M. Caterna a dû être le loustic du gaillard d'avant, lorsqu'il naviguait. Adroit de ses mains comme un escamoteur, adroit de ses pieds comme un danseur de corde, sachant imiter de la langue ou des lèvres tous les instruments de bois et de cuivre, il possède le plus varié assortiment de ponts-

neufs, chansons à boire, chansons patriotiques, monologues et saynètes de cafés-concerts. Cela, il me le raconte avec des gestes abondants, faconde intarissable, allant et venant, se déhanchant sur ses jambes écartées et ses pieds un peu en dedans de mathurin en goguette. Je ne m'ennuierai pas en la société d'un compère de si joyeuse allure.

« Et où étiez-vous avant de quitter la France ? lui demandai-je.

– À la Ferté-sous-Jouarre, où madame Caterna a obtenu un véritable succès dans le rôle d'Elsa de *Lohengrin*, que nous avons joué sans musique. Mais aussi quelle pièce intéressante et bien faite !

– Vous avez dû courir le monde, monsieur Caterna ?

– Je vous crois, la Russie, l'Angleterre, les deux Amériques. Ah ! monsieur Claudius… »

Il m'appelle déjà Claudius.

« Ah ! monsieur Claudius, il fut un temps où j'étais l'idole de Buenos-Ayres et la toquade de Rio-Janeiro ! Ne croyez pas que je vous en conte ! Non ! je me connais ! Mauvais à Paris, je suis excellent en province ! À Paris, on joue pour soi. En province, on joue pour les autres ! Et puis quel répertoire !

– Mes compliments, cher compatriote.

– Je les accepte, monsieur Claudius, car j'aime mon métier. Que voulez-vous ? Tout le monde ne peut pas prétendre à devenir sénateur ou… reporter !

– Ça, c'est méchant, monsieur Caterna, dis-je en riant.

– Non… c’est le mot de la fin. »

Et tandis que l’intarissable trial dévidait son chapelet, des stations apparaissaient au passage entre deux coups de sifflet, Kulka, Nisachurch, Kulla-Minor et autres, tristes d’aspect ; puis Bairam-Ali, à la verste sept cent quatre-vingt-quinze, et Kourlan-Kala à la verste huit cent quinze.

« Et pour tout dire, continue M. Caterna, nous ne sommes pas sans avoir gagné un peu d’argent à nous balader de ville en ville. Il y a au fond de notre malle quelques obligations du Nord, dont je fais le plus grand cas, placement de tout repos, et cela honnêtement acquis, monsieur Claudius ! Mon Dieu, je le sais, quoique nous vivions sous le régime démocratique, le régime de l’égalité, le temps est encore loin où l’on verra le père noble dîner à côté de la préfète chez le président de cour d’appel, et la dugazon ouvrir le bal avec le préfet chez le général en chef !… Eh bien ! on dîne et on danse entre soi…

– Et ce n’est pas moins gai, monsieur Caterna…

– Ni moins comme il faut, monsieur Claudius ! » réplique le futur grand premier comique de Shangaï, en secouant un jabot imaginaire avec la désinvolture d’un seigneur Louis XV.

En ce moment, Mme Caterna vient nous rejoindre. C’est bien la digne compagne de son mari, créée et mise au monde pour lui donner la réplique dans la vie comme en scène, une de ces camarades de théâtre qui ne sont ni minaudières ni mauvaises langues, enfants de la balle pour la plupart, nées on ne sait où et même on ne sait comment, mais bonnes filles.

« Je vous présente Caroline Caterna, me dit le trial du ton dont il aurait présenté la Patti ou Sarah Bernhardt.

– Après avoir serré la main de votre mari, dis-je, je serais heureux de serrer la vôtre, madame Caterna…

– Voilà, monsieur, répond la dugazon, à la bonne franquette, au pied levé et sans souffleur !

– Comme vous voyez, pas poseuse et la meilleure des femmes…

– Comme il est le meilleur des maris !

– Je m'en flatte, monsieur Claudius, répond le trial, et pourquoi ? Parce que j'ai compris que le mariage tient tout entier dans ce précepte de l'Évangile auquel les maris devraient se conformer : ce que madame aime, monsieur en mange souvent ! »

On voudra bien m'en croire, c'était touchant de voir cet honnête cabotinage, si différent de la comptabilité galante par « doit et avoir » du courtier et de la courtière, qui conversaient à l'intérieur du wagon voisin.

Mais voici que le baron Weissschnitzerdörfer, coiffé d'une casquette de voyage, sort du dining-car, où, je l'imagine, il n'a point passé son temps à consulter l'indicateur.

« Le bonhomme au chapeau si farce ! s'écrie M. Caterna, après que le baron est entré dans le wagon, sans nous avoir honorés d'un salut.

– L'est-il assez… allemand ! réplique Mme Caterna.

– Et dire que Henry Heine appelle ces gens-là des chênes sentimentaux ! ai-je ajouté.

– Alors il ne connaissait pas celui-ci ! répond M. Caterna. Chêne, je le veux bien, mais sentimental…

– À propos, dis-je, vous savez pourquoi ce baron a pris le Grand-Transasiatique ?

– Pour aller manger de la choucroute à Pékin ! riposte M. Caterna.

– Non pas… non pas ! C'est un rival de miss Nellie Bly. Il a la prétention de faire le tour du monde en trente-neuf jours…

– Trente-neuf jours ! s'écrie M. Caterna. Vous voulez dire cent trente-neuf ! Pas sportif, ce baron, oh, pas du tout sportif ! »

Et le trial d'entonner d'une voix de clarinette enrouée l'air si connu des *Cloches de Corneville* :

« J'ai fait trois fois le tour du monde… »

en ajoutant à l'adresse du baron :

« I n'en f ra mêm'pas la moitié ! »

CHAPITRE X

À midi quinze, notre train a dépassé la station de Kari-Bata, qui ressemble à l'une des stations du chemin de fer de Naples à Sorrente, avec ses toitures à l'italienne. J'aperçois un vaste camp asiatico-russe, dont les pavillons battent au souffle d'une fraîche brise. Nous sommes entrés sur l'oasis mervienne, longue de cent vingt-cinq kilomètres, large de douze, et d'une contenance de six cent mille hectares, – on ne dira pas que mes informations manquent de précision. À droite et à gauche, des champs cultivés, des massifs de beaux arbres, une succession ininterrompue de villages, des gourbis entre les futaies, des jardins fruitiers entre les maisons, des troupeaux de moutons et de bœufs épars à travers les pâtures. Toute cette riche campagne est arrosée par le Mourgab, – l'Eau blanche – ou par ses dérivations, et les faisans y pullulent comme les corbeaux à la surface des plaines normandes.

À une heure de l'après-midi, le train s'arrête en gare de Merv, à huit cent vingt-deux kilomètres d'Ouzoun-Ada.

Voilà une ville qui fut souvent défaite et refaite ! Les guerres du Turkestan ne l'ont point épargnée. C'était autrefois, paraît-il, un repaire de pillards et de bandits, et il est regrettable pour le célèbre Ki-Tsang qu'il n'ait point vécu à cette époque. Peut-être serait-il devenu un Genghiz-Khan ?

Le major Noltitz me cite à ce propos un dicton turkomène ainsi conçu :

« Si tu rencontres une vipère et un Mervien, commence par tuer le Mervien et dépêche ensuite la vipère ! »

J'aime à croire qu'il faut commencer par la vipère depuis que la Mervie est devenue moscovite.

Sept heures de halte à Merv. J'aurai le temps de visiter cette curieuse ville, dont la transformation physique et morale a été profonde, grâce aux procédés un peu arbitraires de l'administration russe. Il est heureux que sa forteresse de huit kilomètres de circonférence, bâtie en 1873 par Nour-Verdy, n'ait pas empêché les troupes du Czar de s'en emparer. Aussi l'ancien nid de malfaiteurs est-il devenu l'une des importantes cités de la Transcaspienne.

J'ai dit au major Noltitz :

« Si ce n'est pas abuser de votre complaisance, puis-je vous prier de m'accompagner…

– Volontiers, me répondit-il, et, pour mon compte, j'aurai grand plaisir à revoir Merv. »

Nous sommes partis d'un bon pas.

« Je dois vous en prévenir, me fait observer le major, c'est la nouvelle ville que nous allons visiter.

– Et pourquoi pas l'ancienne d'abord ?… Ce serait plus logique et même plus chronologique…

– Parce que le vieux Merv est à trente kilomètres du nouveau, et c'est à peine si vous l'entreverrez en passant. Donc, reportez-vous aux descriptions si exactes qu'en a faites votre grand géographe Élisée Reclus. »

Les lecteurs ne perdront pas au change.

La distance de la gare au nouveau Merv est courte. Mais quelle abominable poussière ! La ville commerçante est bâtie sur la gauche de la rivière, – une ville à l'américaine, qui doit plaire à Fulk Ephrinell : des rues larges, tirées au cordeau, se coupant à angles droits ; des boulevards rectilignes avec rangées d'arbres ; un va-et-vient très vif de négociants vêtus à l'orientale, d'israélites, de mercantis appartenant aux espèces les plus variées ; nombre de chameaux et de dromadaires, ces derniers très recherchés pour leur résistance à la fatigue, et qui diffèrent par l'arrière-train de leurs congénères d'Afrique. Peu de femmes le long de ces rues ensoleillées, qui semblent chauffées à blanc. Vu cependant quelques types féminins assez remarquables, attifés d'un costume quasi-militaire, bottes molles au pied, cartouchière sur la poitrine à la mode circassienne. Par exemple, défiez-vous des chiens errants, bêtes affamées aux longs poils, aux crocs inquiétants, d'une race qui rappelle les chiens du Caucase, et ces animaux, – à ce que raconte l'ingénieur Boulangier, – n'ont-ils pas dévoré un général russe ?

« Pas tout entier, me répond le major, en confirmant le fait. Ils avaient laissé ses bottes ! »

Dans le quartier commerçant, au fond de rez-de-chaussée obscurs, habités par les Persans et les Juifs, à l'intérieur de misérables échoppes, se vendent ces tapis d'une incroyable finesse et de couleurs si artistement combinées, tissés la plupart du temps par de vieilles femmes et sans cartons Jacquard.

Sur les deux rives du Mourgab, les Russes ont fondé leurs établissements militaires. Là paradent des soldats turkomènes au service du Czar. Ils portent le bonnet bleu et les épaulettes blanches avec leur vêtement ordinaire, et manœuvrent sous les ordres d'officiers moscovites.

Un pont de bois, long de cinquante mètres, dont le tablier repose sur des chevalets, traverse la rivière. Il est praticable non

seulement aux piétons, mais aux trains, et des fils télégraphiques sont tendus au-dessus de ses parapets.

Sur l'autre rive s'élève la ville administrative, qui compte un nombre considérable d'employés civils, uniformément coiffés de la casquette russe.

En réalité, ce qu'il y a de plus intéressant à visiter, c'est une sorte d'annexé, un village Téké, une enclave de Merv, dont les habitants ont conservé le vilain type de cette race décadente, corps musclé, oreilles écartées, grosses lèvres, barbe noire. De là se dégage encore un dernier reste de cette couleur locale qui manque à la nouvelle ville.

Au détour d'une rue du quartier des mercantis, nous accostons le courtier américain et la courtière anglaise.

« Monsieur Ephrinell ! m'écriai-je. Il n'y a pourtant rien de si curieux dans ce Merv moderne !

– Au contraire, monsieur Bombarnac, la ville est presque yankee, et elle le sera tout à fait le jour où les Russes l'auront dotée de tramways et de becs de gaz !

– Cela viendra.

– Je l'espère, et Merv aura droit alors au nom de cité.

– Pour mon compte, monsieur Ephrinell, j'aurais préféré faire une excursion à l'ancienne ville, visiter ses mosquées, sa forteresse, ses palais. Par malheur, c'est un peu loin, le train ne s'y arrête pas, je le regrette…

– Peuh ! fit le Yankee. Ce que je regrette, moi, c'est qu'il n'y ait rien à faire en ces pays turkomènes ! Les hommes vous y ont des dents…

– Il est vrai que les femmes vous y ont des cheveux… ajoute miss Horatia Bluett.

– Eh bien, miss, achetez ces chevelures, et vous n'aurez pas perdu votre temps.

– C'est ce que fera certainement la maison Holmes-Holme de Londres, me réplique la courtière, dès que nous aurons épuisé le stock capillaire du Céleste-Empire. »

Là-dessus, le couple nous laisse.

Je propose alors au major Noltitz, – il était six heures, – de dîner à Merv avant le départ du train. Il accepte, mais il eut tort d'accepter. Notre mauvaise fortune nous a conduits à l'*Hôtel Slave*, qui est très inférieur à notre dining-car – au moins pour la qualité de ses menus. Il y eut, en particulier, un potage national, le « borchtch », préparé avec du lait aigri, que je me garderai bien de recommander aux gourmets du *XXe Siècle*.

À propos de mon journal, et cette dépêche relative au mandarin que notre train « convoie » dans la funèbre acception du mot ?… Popof aura-t-il obtenu des muets qui le veillent le nom de ce haut personnage ?

Oui, enfin ! Et à peine sommes-nous sur le quai de la gare qu'il accourt vers moi, disant :

« Je sais le nom.

– Et c'est ?…

– Yen-Lou… le grand mandarin Yen-Lou, de Pékin.

– Merci, Popof ! »

Je me précipite vers le bureau du télégraphe, d'où j'expédie au *XXe Siècle* ce télégramme :

Merv, 16 mai, 7 heures soir.

Train Grand-Transasiatique va quitter Merv. Pris à Douchak corps de grand mandarin Yen-Lou venant de Perse à destination Pékin.

Très élevé le coût de cette dépêche, mais, on le reconnaîtra, elle vaut son prix.

Le nom de Yen-Lou s'est aussitôt répandu parmi nos compagnons de voyage, et il m'a bien semblé que le seigneur Faruskiar souriait en l'entendant prononcer.

Nous avons quitté la gare à huit heures du soir exactement. Quarante minutes après, nous passions près du vieux Merv, et, la nuit étant sombre, je n'ai rien pu en apercevoir. Il y a là, pourtant, une forteresse avec tours carrées et enceinte de briques cuites au soleil, des ruines de tombeaux et de palais, des restes de mosquées, tout un ensemble de choses archéologiques, qui n'aurait pas comporté moins de deux cents lignes petit texte.

« Consolez-vous, me dit le major Noltitz. Votre satisfaction n'eût pas été complète, car le vieux Merv a été refait quatre fois. Si vous aviez vu la quatrième ville, Baïram-Ali de l'époque persane, vous n'auriez pas vu la troisième qui était mongole, encore moins la ville musulmane de la seconde époque, qui s'appelait Sultan-Sandjar-Kala, et pas davantage la ville de la première époque. Celle-ci, les uns la nomment Iskander-Kala du nom d'Alexandre le Macédonien, et les autres Ghiaour-Kala, en attribuant sa fondation à Zoroastre, le créateur de la religion des Mages, un millier d'années avant l'ère chrétienne. Donc, je vous conseille de jeter vos regrets au panier. »

Et c'est ce que je fis, faute de pouvoir faire autrement.

Notre train court alors vers le nord-est. Les stations sont distantes de vingt à trente verstes. On n'en crie pas les noms, puisqu'elles ne comportent aucun arrêt, et j'en suis réduit à les relever sur mon indicateur. Telles sont Keltchi, Ravina, – pourquoi ce nom italien en cette province turkomène ? – Peski, Repetek, etc. Nous traversons le désert, le vrai désert, sans un filet d'eau. Aussi vient-on d'y forer des puits artésiens, lesquels alimentent suffisamment les réservoirs de la ligne.

Le major m'apprend que les ingénieurs ont éprouvé d'extrêmes difficultés à fixer les dunes sur cette partie du railway. Si les palissades n'avaient été inclinées obliquement, comme le sont les barbes d'une plume, la voie n'eût pas tardé à être envahie par les sables, au point de rendre impossible la circulation des trains. Dès que cette région des dunes a été franchie, nous retrouvons la plaine horizontale, où la pose des rails s'est faite si rapidement.

Peu à peu mes compagnons s'endorment, et notre wagon est transformé en sleeping-car.

Je reviens alors à la situation de mon Roumain. Dois-je tenter de le revoir cette nuit même ? Incontestablement, et non seulement pour satisfaire une curiosité très naturelle, mais aussi pour calmer ses inquiétudes. En effet, sachant que son secret est connu de la personne qui lui a parlé à travers le panneau de sa caisse, si la pensée lui venait de descendre à l'une des stations, de faire le sacrifice de son voyage, de renoncer à rejoindre Mlle Zinca Klork, afin d'échapper aux poursuites de la Compagnie… C'est possible, après tout, et mon intervention aurait été nuisible à ce pauvre garçon… sans compter que je perdrais mon numéro 11, l'un des plus précieux de ma collection.

Je suis donc résolu à lui rendre visite avant l'aube prochaine. Toutefois, par surcroît de prudence, j'attendrai que le train ait dépassé la station de Tchardjoui, où il doit arriver à deux heures vingt-sept du matin. On fait là une halte d'un quart d'heure, avant de remonter vers l'Amou-Daria. Popof ira ensuite se blottir au fond de sa logette, et je pourrai me glisser à l'intérieur du fourgon, sans craindre d'être aperçu.

Combien les heures me parurent longues ! À plusieurs reprises, j'ai failli succomber au sommeil. Aussi suis-je allé deux ou trois fois prendre l'air sur la plate-forme.

À la minute réglementaire, le train entre en gare de Tchardjoui, – verste mille cinquième. C'est une importante ville du khanat de Boukharie que le Transcaspien atteignit vers la fin de novembre 1886, dix-sept mois après la pose de la première traverse. Nous ne sommes plus qu'à douze verstes de l'Amou-Daria, et c'est au delà du fleuve que j'ai l'intention de procéder à mon opération.

J'ai dit que l'arrêt à Tchardjoui doit durer un quart d'heure. Quelques voyageurs descendent, car ils sont à destination de cette ville, dont la population compte trente mille habitants. D'autres montent pour se rendre à Boukhara et à Samarkande, mais uniquement dans les wagons de deuxième classe. Il se produit donc un certain mouvement sur le quai.

Moi aussi, je suis descendu, et je me promenais près du fourgon de tête, lorsque je vois sa porte s'ouvrir et se refermer sans bruit. Un homme rampe sur la plate-forme, se glisse à travers la gare à peine éclairée de quelques lampes à pétrole.

C'est mon Roumain… Ce ne peut être que lui… Il n'a pas été vu, et le voilà confondu parmi les autres voyageurs… Pourquoi cette escapade ?… Est-ce pour renouveler ses provisions à la

buvette ?… Son intention, au contraire, n'est-elle pas, comme je le craignais, de nous fausser compagnie ?…

Par exemple, je saurai bien l'en empêcher… Je vais me faire connaître… lui promettre aide et assistance… Je lui parlerai en français, en anglais, en allemand, en russe – au choix… Je lui dirai : « Mon ami, comptez sur ma discrétion… Je ne vous trahirai pas… Des vivres, je vous en porterai pendant la nuit… Des encouragements, je vous en comblerai en même temps que de vivres… N'oubliez pas que mademoiselle Zinca Klork, évidemment la plus jolie des Roumaines, vous attend à Pékin…, etc. »

Me voici donc le suivant, sans en avoir l'air. Au milieu des allées et venues, il ne court pas grand danger d'être remarqué. Ni Popof ni aucun des employés ne pourraient suspecter en lui un fraudeur de la Compagnie. Va-t-il se diriger vers la porte de sortie… m'échapper ?…

Non ! Il n'a voulu que s'étirer les jambes, mieux qu'il ne le peut en arpentant le fourgon. Après un emprisonnement, qui dure depuis le départ de Bakou, – c'est-à-dire depuis soixante heures, – il a bien droit à dix minutes de liberté.

C'est un homme de taille moyenne, aux mouvements souples, à la démarche glissante. Il se ramasse, il se pelotonne comme un chat, et ne doit point être trop à l'étroit dans sa caisse. Il a pour vêtement une veste cachou, un pantalon retenu par une ceinture, et porte une casquette fourrée – le tout de couleur sombre.

Je suis rassuré sur ses intentions. Il revient vers le fourgon, enjambe le marchepied, rentre par la plate-forme, et la porte se referme doucement derrière lui. Dès que le train sera en route, j'irai frapper au panneau de la caisse, et cette fois…

Nouvelle contrariété. Au lieu de durer un quart d'heure, l'arrêt à Tchardjoui en dure trois. Une légère avarie à l'un des freins de la locomotive a dû être réparée. Aussi, en dépit des réclamations du baron allemand, ne quittons-nous pas la gare avant trois heures et demie, lorsque le jour commence à paraître.

Il résulte de là que, si je n'ai pu faire ma visite au fourgon, j'ai du moins vu l'Amou-Daria.

L'Amou-Daria, c'est l'Oxus des Anciens, le rival de l'Indus et du Gange. Autrefois tributaire de la Caspienne suivant un lit indiqué sur les cartes, il est maintenant tributaire de la mer d'Aral. Alimenté par les neiges et les pluies du plateau de Pamir, il promène ses eaux lentes entre des falaises d'argile et de sable. C'est le « fleuve-mer » en langue turkomène, et son cours se développe sur deux mille cinq cents kilomètres.

Le train s'engage à la surface d'un pont, long d'une lieue, qui enjambe l'Amou-Daria et le domine de onze mètres au-dessus des basses eaux. À son passage, le tablier tremble sur les mille pilotis qui le supportent, groupés par cinq entre chacune des travées, qui sont à neuf mètres l'une de l'autre.

C'est en dix mois, au prix de trente-cinq mille roubles, que le général Annenkof a construit ce pont, le plus important de tous ceux que franchit le Grand-Transasiatique.

Le fleuve est d'un jaune sale. Quelques îles, jetées çà et là, émergent du courant à perte de vue.

Popof me montre des postes de veilleurs, qui ont été établis au parapet du pont.

« À quoi servent ces postes ? ai-je demandé.

– Au logement d'un personnel spécial, chargé de donner l'alarme en cas d'incendie, et pourvu d'appareils extincteurs. »

C'est prudent, en effet. Non seulement les flammèches des locomotives ont déjà mis le feu en divers endroits, mais une autre éventualité est à craindre. Un grand nombre de barques, la plupart remplies de pétrole, remontent ou descendent l'Amou-Daria, et il arrive fréquemment que ces embarcations se transforment en brûlots. Une perpétuelle surveillance n'est donc que trop justifiée, car, le pont détruit, sa reconstruction exigerait près d'une année pendant laquelle le transbordement des voyageurs d'une rive à l'autre serait des plus difficiles.

Enfin le train a traversé le fleuve à petite vitesse. Il fait grand jour. Le désert reparaît jusqu'à la deuxième station de Karakoul. Au delà se dessinent les méandres d'un affluent de l'Amou-Daria, le Zarafchane, « ce fleuve qui roule de l'or », dont le cours se prolonge jusqu'à la vallée du Sogd, à la surface de cette fertile oasis où resplendit la cité de Samarkande.

À cinq heures du matin, le train vient faire halte dans la capitale du khanat de Boukharie, onze cent septième verste à partir de la tête d'Ouzoun-Ada.

CHAPITRE XI

Les khanats de Boukharie et de Samarkande formaient autrefois la Sogdiane, une satrapie persane, habitée par les Tadjiks, puis par les Ousbèks qui envahirent le pays à la fin du XV[e] siècle. Mais il y a lieu de s'inquiéter d'un autre envahissement infiniment plus moderne ; c'est celui des sables depuis que les saksaouls, destinés à fixer la dune, ont presque entièrement péri.

Boukhara, c'était la capitale du khanat, la Rome de l'Islam, la Noble-Cité, la Cité des Temples, le centre révéré de la religion mahométane. C'était la ville aux sept portes, qu'une vaste enceinte entourait au temps de sa splendeur, et dont le commerce avec la Chine a toujours été considérable. Elle possède actuellement quatre-vingt mille habitants.

Voilà ce que m'apprend le major Noltitz, en m'engageant à visiter cette métropole, où il a plusieurs fois séjourné. Il ne pourra m'accompagner, ayant quelques visites à faire. Nous devons repartir dès onze heures du matin. Cinq heures de halte seulement, et encore la ville est-elle assez éloignée de la station. Si l'une n'était pas reliée à l'autre par un chemin de fer Decauville – ce nom français a bonne tournure en pleine Sogdiane – le temps nous manquerait pour avoir même un léger aperçu de Boukhara.

Il est convenu que le major prendra avec moi le Decauville ; puis, parvenu à destination, il me laissera pour s'occuper de ses affaires. Je ne puis compter sur lui. Vais-je donc être réduit à ma seule personne ? Est-il possible que pas un de mes numéros ne se joigne à moi ?…

Récapitulons : le seigneur Faruskiar ?… il n'y faut pas plus songer qu'au mandarin Yen-Lou, renfermé dans son catafalque roulant. Fulk Ephrinell et miss Horatia Bluett ?… inutile de penser à eux, quand il s'agit de palais, de minarets, de mosquées et autres inutilités archéologiques. Le trial et la dugazon ?… impossible, car Mme Caterna est fatiguée, et M. Caterna a le devoir de rester près d'elle. Les deux Célestes ?… ils ont déjà quitté la gare. Ah ! sir Francis Trevellyan… Pourquoi non ?… Je ne suis pas Russe, et c'est aux Russes qu'il en veut… Ce n'est pas moi qui ai conquis l'Asie centrale… Essayons d'ouvrir ce gentleman si fermé… Je m'approche, je salue, je vais parler… Il s'incline à peine, me tourne les talons et s'en va. L'animal !

Mais le Decauville lance ses derniers coups de sifflet. Le major et moi, nous occupons un des wagons découverts. Une demi-heure après, la porte Dervaze est franchie, le major me quitte, et me voici errant à travers les rues de Boukhara.

Si je disais aux lecteurs du *XXe Siècle* que j'ai visité les cent écoles de la ville, ses trois cents mosquées – presque autant de mosquées qu'il y a d'églises à Rome, – ils ne me croiraient pas, malgré la confiance que méritent incontestablement les reporters. Aussi m'en tiendrai-je à la vérité vraie.

En parcourant les rues poussiéreuses de la cité, je suis entré au hasard dans les édifices quelconques rencontrés sur ma route. Ici, c'est un bazar où l'on vend ces tissus de coton, à couleurs alternées, nommées « aladjas », des mouchoirs d'une légèreté arachnéenne, des cuirs travaillés à merveille, des soies dont le frou-frou s'appelle « tchakhtchukh », en langue boukhariote, – nom que Meilhac et Halévy ont sagement fait de ne pas donner à leur célèbre héroïne. Là, c'est un comptoir, où l'on peut se procurer seize espèces de thé, dont onze sont de la catégorie des thés verts, les seuls qui soient en usage à l'intérieur de la Chine

et de l'Asie centrale, – entre autres le plus estimé, le « louka », dont il ne faut qu'une feuille pour parfumer toute une théière.

Plus loin, je déambule le long du quai des réservoirs de Divan-beghi, bordant un des côtés d'une place carrée, plantée d'ormes. Non loin s'élève l'Arche, qui est le palais fortifié de l'émir, dont une horloge moderne décore la porte. Arminius Vambéry a trouvé ce palais d'un aspect sinistre, et je suis de son avis, bien que les canons de bronze qui en défendent l'entrée semblent plus artistiques que méchants. N'oublions pas que les soldats boukhares, qui se promènent à travers les rues, culottes blanches, tunique noire, bonnet d'Astrakan, grandes bottes, sont commandés par des officiers russes, dorés sur toutes les coutures.

Près du palais, à droite, se dresse la plus vaste mosquée de la ville, la mosquée de Mesdjidi-Kelan, qui fut bâtie par Abdullah-Khan-Sheibani. C'est un monde de coupoles, de clochetons, de minarets, dont les cigognes paraissent être des hôtes assidus, et de ces oiseaux-là, il y en a quelques milliers par la ville.

Allant toujours à l'aventure, j'arrive sur les bords du Zarafchane, au nord-est de la ville. Ses eaux fraîches et limpides balaient les canaux une ou deux fois par quinzaine. Mesure de salubrité. Et, précisément, l'hygiénique introduction vient d'être faite. Hommes, femmes, enfants, chiens, bipèdes, quadrupèdes, se baignent dans une promiscuité tumultueuse, dont je ne saurais ni donner l'idée ni conseiller l'exemple.

En suivant la direction du sud-ouest, vers le centre de la cité, je croise au passage des groupes de derviches coiffés de bonnets pointus, le grand bâton à la main, la chevelure en coup de vent, s'arrêtant parfois pour prendre leur part d'une danse que n'auraient pas désavouée les fanatiques de l'Élysée-Montmartre, pendant qu'un cantique, littéralement vociféré, rythme leurs pas des plus caractéristiques.

N'oublions pas que j'ai parcouru le marché aux livres. On n'y compte pas moins de vingt-six boutiques, où se vendent des imprimés et des manuscrits, non au poids comme du thé ou à la botte comme des légumes, mais sous forme d'une marchandise courante. Quant aux nombreux « médressés », – ces collèges qui ont donné à Boukhara un renom universitaire, – je dois avouer que je n'en ai pas visité un seul. Harassé, fourbu, je reviens m'asseoir sous les ormes du quai de Divanbeghi. Là bouillent incessamment d'énormes samovars, et pour un « tenghe », ou soixante-quinze centimes, je m'abreuve de ce « shivin », thé de provenance supérieure, et qui ne ressemble guère à celui que nous consommons en Europe, lequel a déjà servi, dit-on, à nettoyer les tapis du Céleste-Empire.

Voilà le seul souvenir que j'ai gardé de la Rome turkestane. D'ailleurs, du moment qu'on n'y peut pas séjourner un mois, mieux vaut n'y demeurer que quelques heures.

À dix heures et demie, accompagné du major Noltitz, que j'avais retrouvé au départ du Decauville, je débarque à la gare, dont les magasins sont encombrés de balles de coton boukhariote et de ponds de laine mervienne.

Je vois d'un seul coup d'œil que tous mes numéros sont sur le quai, jusqu'au baron allemand. À la queue du train, les Persans montent fidèlement la garde autour du mandarin Yen-Lou. Il me semble que trois de nos compagnons de voyage les observent avec une curiosité persistante ; ce sont ces Mongols, de mine suspecte, que nous avons pris à la station de Douchak. En passant près d'eux, je crois même remarquer que le seigneur Faruskiar leur fait un signe, dont je ne comprends pas le sens. Est-ce qu'il les connaît ?... Quoi qu'il en soit, cette circonstance m'intrigue.

À peine le train a-t-il démarré, que les voyageurs gagnent le dining-car. Les places voisines de celles que le major et moi nous occupons depuis le départ, sont libres, et le jeune Chinois, suivi du docteur Tio-King, en profite pour se rapprocher. Pan-Chao sait que j'appartiens à la rédaction du *XXe Siècle*, et il a vraisemblablement autant le désir de causer avec moi que je l'ai de causer avec lui.

Je ne me suis pas trompé, c'est un vrai Parisien du boulevard sous l'habit d'un Céleste. Il a passé trois ans au milieu du monde où l'on s'amuse, et aussi du monde où l'on s'instruit. Fils unique d'un riche commerçant de Pékin, il a voyagé et voyage sous l'aile de ce Tio-King, sorte de docteur, qui est bien le plus nigaud des magots et des gogos, dont son élève se moque agréablement. Croirait-on que le docteur Tio-King, depuis qu'il a découvert sur les quais de la Seine ce bouquin de Cornaro, ne cherche qu'à conformer son existence à *l'Art de vivre longtemps dans une santé parfaite !* La mesure convenable du boire et du manger, le régime que l'on doit suivre en chaque saison, la sobriété qui donne la vigueur à l'esprit, l'intempérance qui cause de très grands maux, le moyen de corriger un mauvais tempérament et de jouir d'une excellente santé jusqu'à un âge très avancé, cette ganache de Chinois chinoisant s'absorbe dans l'étude de ces préceptes si magistralement préconisés par le noble Vénitien. À ce sujet, Pan-Chao ne cesse de le larder d'intarissables et piquantes plaisanteries dont le bonhomme ne tient aucun compte.

Et, pas plus tard qu'à ce déjeuner, nous avons pu avoir quelques échantillons de sa monomanie, car le docteur, comme son élève, s'exprime dans un très pur français.

« Avant de commencer le repas, lui dit Pan-Chao, rappelez-moi, docteur, combien il existe de règles fondamentales pour trouver la juste mesure du boire et du manger ?

– Sept, mon jeune ami, répond Tio-King avec le plus grand sérieux. La première, c'est de ne prendre qu'une telle quantité de nourriture, qu'on puisse ne pas moins s'en appliquer ensuite à des fonctions purement spirituelles.

– Et la seconde ?…

– La seconde est de ne prendre qu'une telle quantité de nourriture, qu'ensuite on ne ressente nul engourdissement, nulle pesanteur, nulle lassitude corporelle. La troisième…

– Nous en resterons là pour aujourd'hui, si vous le voulez, docteur, répond Pan-Chao. Voilà un certain « maintuy » qui me paraît fort bien accommodé, et…

– Prenez garde, mon cher élève ! Ce mets est une sorte de pudding de viande hachée, mêlée de graisse et d'épices… Je crains que ce ne soit lourd…

– Aussi, docteur, je vous conseille de n'en pas manger. Quant à moi, j'imiterai ces messieurs. »

Et c'est ce que fait Pan-Chao – avec raison d'ailleurs, car le maintuy est délicieux, – tandis que le docteur Tio-King se contente de ce qu'offre de plus léger le menu du jour. Il paraît même, d'après ce que nous dit le major Noltitz, que ces maintuys, sautés à la graisse, sont plus savoureux encore. Et pourraient-ils ne pas l'être, puisqu'ils prennent alors le nom de « zenbusis », – ce qui signifie « baisers de dames » ?

Comme M. Caterna exprime son regret que ces zenbusis ne figurent pas sur la carte du déjeuner, je me hasarde à dire :

« On peut trouver, il me semble, des zenbusis ailleurs qu'en Asie centrale ! »

Là-dessus, Pan-Chao d'ajouter en riant :

« C'est encore à Paris qu'on les fabrique le mieux. »

Je regarde mon jeune Céleste. Avec quel appétit il opère !… ce qui lui vaut les observations du docteur sur « l'immodérée consommation qu'il va faire de son humide radical ».

Le déjeuner s'est prolongé fort gaiement. La conversation a porté sur les travaux des Russes en Asie. Pan-Chao me semble être très au courant de leurs progrès. Non seulement ils ont créé le Transcaspien, mais le Transsibérien, étudié depuis 1888, est en cours d'exécution et même très avancé déjà. Au premier tracé, par Iscim, Omsk, Tomsk, Krasnojarsk, Nijni-Ufimsk et Irkoutsk, on a substitué un second tracé, plus méridional, passant par Orenbourg, Akmolinsk, Minoussinsk, Abatoui et Vladivostok. Lorsque ces six mille kilomètres de rails seront achevés, Pétersbourg sera à six jours de la mer du Japon. Et ce Transsibérien, dont le développement dépassera celui du Transcontinental des États-Unis, ne coûtera pas plus de sept cent cinquante millions.

On imagine aisément que cet entretien sur l'œuvre moscovite n'est pas pour plaire à sir Francis Trevellyan. Aussi, bien qu'il ne se permette un seul mot, qu'il ne lève pas les yeux de son assiette, sa longue figure se colore-t-elle légèrement.

« Eh ! messieurs, dis-je alors, ce que nous voyons n'est rien auprès de ce que verront nos neveux. Nous voyageons aujourd'hui dans un train direct du Grand-Transasiatique. Mais que sera-ce donc, lorsque le Grand-Transasiatique se raccordera au Grand-Transafricain…

– Et comment l'Asie pourrait-elle être réunie par une voie ferrée à l'Afrique ? demanda le major Noltitz – Mais par la Russie, la Turquie, l'Italie, la France et l'Espagne. Les voyageurs

iront de Pékin au cap de Bonne-Espérance sans transbordement.

– Et le détroit de Gibraltar ? » fit observer Pan-Chao.

À ce nom, sir Francis Trevellyan dresse l'oreille. Dès que l'on parle de Gibraltar, il semble que tout le Royaume-Uni est agité d'un même tressaillement méditerranéo patriotique.

« Oui… Gibraltar ? reprend le major.

– On passera dessous, ai-je répondu. Un tunnel de quinze kilomètres, la belle affaire ! Il n'y aura pas un parlement anglais pour s'y opposer, comme il le fait encore à propos du tunnel entre Calais et Douvres ! Tout se fera un jour, tout… ce qui justifiera le vers

Omnia jam fieri quæ posse negabam. »

Mon étalage d'érudition latine ne fut guère compris que du major Noltitz, et j'entends M. Caterna dire à sa femme :

« Ça, c'est du volapük.

– Ce qui n'est pas douteux, reprend Pan-Chao, c'est que l'Empereur de la Chine a été fort avisé en donnant la main aux Russes de préférence aux Anglais. Au lieu de s'obstiner à établir les railways stratégiques de la Mandchourie, qui n'auraient jamais eu l'approbation du Czar, le Fils du Ciel a préféré se relier avec le Transcaspien à travers la Chine et le Turkestan chinois.

– Et il a sagement agi, ajoute le major. Avec les Anglais, c'était seulement l'Inde reliée à l'Europe. Avec les Russes, c'est le continent asiatique desservi tout entier. »

Je regarde sir Francis Trevellyan… La coloration de ses pommettes s'accentue, mais il ne bronche pas. Je me demande si ces attaques dans une langue qu'il comprenait parfaitement, ne vont pas le faire sortir enfin de son mutisme. Et, pourtant, s'il m'avait fallu parier pour ou contre, j'eusse été fort embarrassé.

Le major Noltitz reprend alors la conversation, en indiquant les incontestables avantages du Grand-Transasiatique au point de vue des relations de commerce entre l'Asie et l'Europe, de la sûreté et de la rapidité des communications. Les anciennes haines disparaissent peu à peu devant l'influence européenne. C'est une nouvelle ère qui s'ouvre pour ces populations, et, en cela, il faut convenir que l'œuvre des Russes mérite l'approbation de toutes les nations civilisées. Ne sont-elles pas justifiées ces belles paroles prononcées par Skobeleff, après la prise de Ghéok-Tepé, lorsque les vaincus pouvaient craindre les représailles des vainqueurs : « Dans la politique de l'Asie centrale, nous ne connaissons pas de parias ! »

« Et cette politique, dit en finissant le major, fait notre supériorité sur l'Angleterre.

– Personne ne peut être supérieur aux Anglais ! »

Telle est la phrase que j'attendais de sir Francis Trevellyan, – phrase que les gentlemen du Royaume-Uni prononcent, dit-on, en venant au monde… Il n'en fut rien.

Mais, lorsque je me levai pour porter un toast à l'Empereur de Russie et aux Russes, à l'Empereur de la Chine et aux Chinois, sir Francis Trevellyan, sentant que sa colère allait déborder, quitta brusquement la table. Décidément, ce n'est pas encore aujourd'hui que je connaîtrai la couleur de ses paroles !

Il va sans dire que, pendant cette conversation, le baron Weissschnitzerdörfer ne s'est occupé que de dévaliser chaque plat, à l'extrême ébahissement du docteur Tio-King. Voilà un Allemand qui n'a jamais lu les préceptes de Cornaro, ou, s'il les a lus, qui les transgresse d'une façon outrageuse ! Il est possible, d'ailleurs, qu'il ne sache pas le français, et n'ait rien compris à ce que nous avons dit en cette langue.

C'est, j'imagine, aussi la raison pour laquelle le seigneur Faruskiar et Ghangir n'ont pu y prendre part… À peine ont-ils échangé quelques paroles en chinois.

Je dois cependant noter un détail assez bizarre, et qui n'échappa point au major.

Interrogé sur la sécurité des communications à travers l'Asie centrale du Grand-Transasiatique, Pan-Chao nous avoua que cette sécurité était moins affermie au delà de la frontière turkestane. C'est bien ce que m'avait dit le major Noltitz. Je fus alors amené à demander au jeune Céleste s'il avait entendu parler du fameux Ki-Tsang avant son départ pour l'Europe.

« Souvent, me répondit-il, car Ki-Tsang opérait alors à travers les provinces du Yunnan, et j'espère que nous ne le rencontrerons pas sur notre route. »

Sans doute, j'avais imparfaitement prononcé le nom de ce célèbre bandit, car c'est à peine si je compris Pan-Chao, lorsqu'il l'articula avec l'accent de sa langue natale.

Eh bien ! ce que je crois pouvoir affirmer, c'est que, au moment où il répéta le nom de Ki-Tsang, le seigneur Faruskiar fronça le sourcil, et ses yeux jetèrent un éclair. Puis, ayant regardé son compagnon, il reprit son indifférence habituelle à tout ce qui se disait autour de lui.

Décidément, j'aurai quelque peine à forcer l'intimité de ce personnage. Ces Mongols sont fermés comme des coffres Fichet, et, quand on n'a pas le mot, il est difficile de les ouvrir !

Cependant le train avait filé avec une extrême rapidité. En service ordinaire, lorsqu'il dessert les onze stations établies entre Boukhara et Samarkande, il y emploie la journée entière. Cette fois, il ne lui fallut que trois heures pour franchir les deux cents kilomètres qui séparent les deux villes, et, à deux heures de l'après-midi, il entrait dans l'illustre cité de Tamerlan.

CHAPITRE XII

Samarkande est située au milieu de cette riche oasis qu'arrosé le Zarafchane, à travers la vallée de Sogd. Une petite brochure, dont j'ai fait achat à la gare, m'apprend que cette grande cité pourrait bien occuper un des quatre emplacements où les géographes « s'accordent » à placer le Paradis Terrestre. Je laisse cette discussion aux exégètes de profession…

Incendiée par les armées de Cyrus, trois cent vingt-neuf ans avant Jésus-Christ, Samarkande fut en partie détruite par Genghiz-Khan, vers 1219. Devenue la capitale de Tamerlan, cette situation, dont elle pouvait certainement s'enorgueillir, ne l'empêcha pas d'être ravagée par les nomades du XVIIIe siècle. On le voit, c'est avec ces alternatives de grandeurs et de ruines qu'ont débuté les villes importantes de l'Asie centrale.

Cinq heures d'arrêt à Samarkande, pendant le jour, voilà qui me promet quelque agrément et quelques pages de copie. Mais il n'y a pas de temps à perdre. Comme de juste, la ville est double : l'une, qui a été bâtie par les Russes, toute moderne, avec des parcs verdoyants, des avenues plantées de bouleaux, des palais, des cottages ; l'autre, l'ancienne, riche encore des magnifiques restes de sa splendeur, et qui exigerait plusieurs semaines pour être consciencieusement étudiée.

Cette fois, je ne serai pas seul. Le major Noltitz est libre, il m'accompagnera. Nous étions déjà hors de la gare, lorsque M. et Mme Caterna se présentent.

« Vous allez courir la ville, monsieur Claudius ? me demande le trial, en arrondissant son geste de manière à figurer la vaste enceinte de Samarkande.

– C'est notre intention, monsieur Caterna.

– Si le major Noltitz et vous étiez assez aimables pour me permettre de me joindre…

– Comment donc !

– Avec madame Caterna, car je ne fais rien sans elle…

– Notre exploration n'en sera que plus agréable, » répond le major en s'inclinant devant l'aimable dugazon.

Et moi d'ajouter :

« Afin d'éviter la fatigue et de gagner du temps, mes chers compagnons, j'offre une arba.

– Une arba ? s'écrie M. Caterna en se déhanchant. Qu'est-ce que cela peut être, une arba ?

– Une voiture du pays.

– Va pour une arba ! »

Nous envahissons une de ces caisses roulantes, qui stationnaient devant la gare. Sous promesse d'un bon « silao » ou pourboire, le yemtchik ou cocher nous promet de donner des ailes à ses deux colombes, autrement dit ses deux petits chevaux, et nous sommes partis d'un bon train.

Nous laissons sur la gauche la ville russe, disposée en éventail, la maison du gouverneur, environnée de beaux jardins, le

parc public, et ses allées enfouies sous de frais ombrages, puis l'habitation du chef de district, qui entame un peu l'emplacement de la vieille ville.

En passant, le major nous montre la forteresse que notre arba contourne. Là sont creusées les tombes des soldats russes, morts à l'attaque de 1868, dans le voisinage de l'ancien palais de l'émir de Boukhara.

De ce point, par une rue étroite mais rectiligne, notre arba arrive sur la place du Righistan, « qu'il ne faut pas confondre avec la place du même nom à Boukhara, » fait observer naïvement ma brochure.

Beau quadrilatère, peut-être un peu gâté par ce fait que les Russes l'ont agrémenté de pavés et orné de candélabres, – ce qui plaira certainement à Fulk Ephrinell, s'il se décide à visiter Samarkande. Sur trois côtés de cette place se dressent les ruines bien conservées de trois médressés, où les « mollahs » donnent aux enfants une instruction très complète. Ces médressés, – on compte dix-sept de ces collèges à Samarkande et quatre-vingt-cinq mosquées, – ces médressés s'appellent Tilla-Kari, Chir-Dar et Oulong-Beg. D'une façon générale, on peut dire qu'ils se ressemblent : portique au centre, conduisant aux cours intérieures, murs en briques émaillées, teintes de jaune pâle et de bleu tendre, arabesques dessinées en lignes d'or sur fond de bleu turquoise, la couleur dominante, minarets inclinés qui menacent de tomber et ne tombent jamais, heureusement pour leur revêtement d'émail, que l'intrépide voyageuse Mme de Ujfalvy-Bourdon déclare très supérieur à celui de nos plus beaux émaux craquelés. Et il ne s'agit pas là d'un vase à mettre sur une cheminée ou sur un socle, mais de minarets de belle hauteur.

Ces merveilles sont encore en l'état où les trouva Marco-Polo, le voyageur vénitien du XIIIe siècle.

« Eh bien, monsieur Bombarnac, demande le major, n'admirez-vous pas cette place du Righistan ?

– Elle est superbe ! dis-je.

– Oui, répond notre trial, et quel magnifique décor pour un ballet, Caroline ! Cette espèce de mosquée au côté jardin, et cette autre au côté cour…

– Tu as raison, Adolphe, dit la dugazon, mais peut-être faudrait-il redresser les tours pour la régularité, et planter au milieu des fontaines lumineuses…

– Excellente idée, Caroline ! Voyons, faites-nous un drame, monsieur Claudius, un drame à grand spectacle avec un troisième acte dans ce décor… Quant au titre…

– *Tamerlan* est tout indiqué ! » ai-je répondu.

Le trial me semble faire une moue très significative. Le conquérant de l'Asie lui paraît manquer d'actualité. Il n'est pas assez fin de siècle.

Et, d'ailleurs, se penchant vers sa femme, M. Caterna s'empresse d'ajouter :

« Comme place, j'ai vu mieux que cela à la Porte-Saint-Martin dans le *Fils de la* Nuit…

– Et moi au Châtelet dans *Michel Strogoff*. »

Le mieux est de laisser dire nos deux comédiens. Ils ne voient toutes choses qu'au point de vue du théâtre. Ils préfèrent les bandes d'air et de feuillage à l'azur du ciel et à la ramure des forêts, les toiles agitées à la houle de l'Océan, les perspectives d'un rideau de fond aux sites que ce rideau représente, un décor

de Cambon, de Rubé ou de Jambon à n'importe quel paysage, enfin l'art à la nature… Ce n'est pas moi qui essaierai de modifier leurs idées à ce sujet.

Comme j'avais prononcé le nom de Tamerlan, je demande au major Noltitz si nous n'irons pas visiter le tombeau de ce célèbre Tartare. Le major me répond que nous le verrons en revenant, et notre itinéraire nous conduit en face du grand bazar de Samarkande.

L'arba s'arrête à l'une des entrées de cette vaste rotonde, après nous avoir fait capricieusement traverser une partie de la vieille ville, dont les maisons n'ont qu'un rez-de-chaussée, sans aucune apparence de confort.

Voici le bazar, où sont accumulées en quantités énormes des étoffes de laine, des tapis-moquettes aux couleurs vives, des châles d'un joli dessin, le tout jeté pêle-mêle sur le comptoir des échoppes. C'est devant ces étalages que le vendeur et l'acheteur discutent bruyamment les conditions du moindre marché. Parmi ces étoffes se trouve un tissu de soie nommé « kanaous », qui paraît très recherché des élégantes samarkandaises, bien qu'il soit loin de valoir les produits similaires de la fabrication lyonnaise ni en qualité ni en éclat.

Cependant Mme Caterna paraît extraordinairement tentée, comme elle serait devant les rayons du *Bon Marché* ou du *Louvre*.

« Voici une étoffe qui ferait de l'effet pour mon costume de la *Grande Duchesse* ! dit-elle.

– Et voilà des pantoufles qui auraient un rude succès dans Ali-Bajou du *Caïd* ! » dit M. Caterna.

Et, tandis que la dugazon fait emplette d'un coupon de kanaous, le trial se paye une paire de ces babouches vertes que chaussent les Turkomènes avant de franchir le seuil des mosquées. Mais ce ne fut pas sans avoir recouru à la complaisance du major, qui voulut bien servir d'interprète entre M. Caterna et le marchand, dont les « yoks !… yoks ! » éclataient comme une pétarade hors de sa large bouche.

L'arba repart et se dirige vers la place de Ribi-Khanym, où s'élève la mosquée de ce nom, qui fut celui de l'une des femmes de Tamerlan. Si cette place n'est pas aussi régulière que celle du Righistan, elle est peut-être plus pittoresque, à mon avis : ruines curieusement groupées, restes d'arcades, voûtes fendues, coupoles à demi décoiffées, piliers sans chapiteaux, dont les fûts ont conservé toute la vivacité de leur émail ; puis, une longue suite de portiques surbaissés, qui ferment un côté de ce vaste quadrilatère. Cela est vraiment d'un grand effet, car ces vieux monuments de la splendide Samarkande se détachent sur un fond de ciel et de verdure, dont on chercherait en vain l'équivalent… même à l'Opéra, n'en déplaise à notre trial. Mais, je dois en convenir, nous éprouvons une impression plus profonde, lorsque, vers l'extrémité nord-est de la ville, l'arba nous a déposés en face de la plus belle des mosquées de l'Asie centrale, la mosquée de Schah-Sindèh, qui date de l'an 795 de l'hégire (1392 de notre ère).

Je ne puis, au courant de la plume, donner une idée de cette merveille. Lorsque j'aurais enfilé les mots mosaïques, frontons, tympans, bas-reliefs, niches, émaux, encorbellement, dans le chapelet d'une phrase, le tableau serait toujours incomplet. Ce sont des coups de pinceau qu'il faudrait, non des coups de plume. L'imagination demeure confondue devant ces restes de la plus splendide architecture que nous ait léguée le génie asiatique.

C'est au plus profond de cette mosquée que les fidèles vont adorer le tombeau de Kassim-ben-Abbas, un saint vénéré de la religion musulmane, et, paraît-il, si l'on ouvrait ce tombeau, ce serait un vivant qui en sortirait dans toute sa gloire. Seulement l'expérience n'a pas été faite, et l'on préfère s'en tenir à la légende.

Nous avons dû nous arracher à cette contemplation, et nous eûmes la chance que ni M. ni Mme Caterna ne troublèrent notre extase en évoquant leurs souvenirs de théâtre. Ils avaient partagé notre impression, sans doute.

Nous reprenons place dans l'arba, et le yemtchik nous enlève au galop de ses colombes à travers des rues ombragées, que l'administration russe entretient avec soin.

Au long de ces rues, nombre de passants méritent d'être regardés. Ils portent des costumes très divers, des « khalats » aux couleurs chatoyantes, et leur tête est enturbannée de façon très coquette. Du reste, les types doivent être et sont mélangés au milieu d'une population, qui se chiffre par près de quarante mille habitants. Pour la plupart, ils appartiennent à la race des Tadjiks, d'origine iranienne. Ce sont de forts gaillards, dont la peau blanche a disparu sous le haie du plein air et du plein soleil. Je reproduis ici ce que j'ai retrouvé en lisant l'intéressant récit de Mme de Ujfalvy-Bourdon : « Les cheveux sont généralement noirs ainsi que la barbe, qui est très abondante. Les yeux ne sont jamais relevés des coins et sont presque toujours bruns. Le nez est très beau, les lèvres sont fines, les dents sont petites. Le front est haut, large, et l'ensemble de la face est ovale. »

Aussi ne puis-je retenir un signe d'approbation, lorsque M. Caterna s'écrie à la vue de l'un de ces Tadjiks, superbement drapé dans son khalat multicolore :

« Quel beau grand premier rôle !… Quel admirable Mélingue !… Le voyez-vous dans le *Nana-Sahib* de Richepin, ou le *Schamyl* de Meurice ?

– Il ferait de l'argent ! répond Mme Caterna.

– S'il en ferait… je te crois, Caroline ! » réplique l'enthousiaste trial.

Et pour lui comme pour tant de gens de théâtre, la recette n'est-elle pas la plus sérieuse et la moins discutable manifestation de l'art dramatique ?

Il est déjà cinq heures, et en cette incomparable cité de Samarkande, les décors succèdent aux décors… Bon ! voilà que cela me gagne. Certainement le spectacle finira après minuit. Mais, puisque nous partons à huit heures, il faut se résigner à perdre la fin de la pièce. Comme je tenais, ne fût-ce que pour l'honneur du reportage, à ne point être passé à Samarkande sans avoir vu le tombeau de Tamerlan, l'arba revient vers le sud-ouest, et s'arrête près de la mosquée de Gour-Émir, voisine de la ville russe. Quel quartier sordide, quel entassement de maisons d'argile et de paillis, quelle agglomération de misérables masures, nous venons de traverser !

La mosquée a grand air. Elle est coiffée de son dôme, où domine le bleu cru de la turquoise, comme d'un bonnet persan, et son unique minaret, maintenant décapité, étincelle d'arabesques émaillées, qui ont gardé leur pureté antique.

Nous avons visité la salle centrale sous la coupole. Là se dresse le tombeau du « Boiteux de fer », – ainsi appelait-on Timour le Conquérant. Entouré des quatre tombes de ses fils et de son saint patron, c'est sous une pierre de jade noir, brodée d'inscriptions, que blanchissent les os de Tamerlan, dont le nom semble résumer tout le quatorzième siècle de l'histoire asiati-

que. Les murs de cette salle sont plaqués de jade où se dessinent d'innombrables rinceaux et une petite colonne, élevée vers le sud-ouest, marque la direction de la Mecque. Mme de Ujfalvy-Bourdon a justement comparé cette partie de la mosquée de Gour-Émir à un sanctuaire, et c'est l'impression que nous avons éprouvée. Cette impression a pris une teinte plus religieuse encore, lorsque, par un escalier étroit et obscur, nous sommes descendus jusqu'à la crypte qui renferme les tombeaux des femmes de Tamerlan et de ses filles.

« Mais enfin, ce Tamerlan, demande M. Caterna, ce Tamerlan dont il est toujours question…

– Ce Tamerlan, répondit le major Noltitz, fut l'un des plus grands conquérants du monde, le plus grand même, si l'on mesure la grandeur à l'étendue des conquêtes. L'Asie à l'est de la mer Caspienne, la Perse et les provinces au nord de sa frontière, la Russie jusqu'à la mer d'Azof, l'Inde, la Syrie, l'Asie Mineure, enfin la Chine sur laquelle il jeta deux cent mille hommes, il eut un continent tout entier pour théâtre de ses guerres.

– Et il était boiteux !… fit observer Mme Caterna.

– Oui, madame, comme Genséric, comme Shakespeare, comme Byron, comme Walter Scott, comme Talleyrand, ce qui ne l'a pas empêché de faire beaucoup de chemin. Mais, fanatique et sanguinaire, par exemple ! L'histoire affirme qu'il fit massacrer à Delhi cent mille captifs, et ériger à Bagdad un obélisque de quatre-vingt mille têtes.

– J'aime mieux celui de la place de la Concorde, répondit M. Caterna, et puis il est d'un seul morceau. »

Sur cette observation, nous quittons la mosquée de Gour-Émir, et, vu qu'il est temps de « rappliquer », dit notre trial, l'arba se hâte de se diriger vers la gare.

Pour mon compte, en dépit des observations du couple Caterna, j'étais tout à ce sentiment si pénétrant de la couleur locale que donnent les merveilles de Samarkande, lorsque je fus brutalement ramené à la réalité moderne.

Dans les rues, oui ! dans les rues voisines de la gare, en pleine capitale de Tamerlan, je vois passer deux vélocipédistes, achevalés sur leurs vélocipèdes.

« Ah ! s'écrie M. Caterna, des messieurs à roues ! »

Et ces messieurs étaient d'origine turkomène !

Après « celle-là », il n'y avait plus qu'à fuir une ville à ce point déshonorée par ces chefs-d'œuvre de la locomotion mécanique, et c'est ce que fit notre train à huit heures du soir.

CHAPITRE XIII

Nous avons dîné une heure après le départ du train. À l'intérieur du wagon-restaurant figurent quelques nouveaux convives, – entre autres, deux nègres, que M. Caterna appelle volontiers des « hommes sombres ».

Aucun de ces voyageurs, m'a dit Popof, ne doit dépasser la frontière russo-chinoise : ils ne m'intéressent donc que peu ou point.

Pendant le dîner, auquel tous mes numéros assistent, – j'en ai douze, et j'imagine que je n'irai pas au delà – je m'aperçois que le major Noltitz ne cesse d'observer le seigneur Faruskiar. Est-ce qu'il commence à le suspecter ? Est-ce qu'il ajoute quelque importance à ce que ce Mongol semble connaître, sans en avoir l'air, ces trois voyageurs de deuxième classe, mongols comme lui ? Est-ce que son imagination travaille avec la même activité que la mienne, et se demande-t-il s'il faut prendre au sérieux ce qui n'a été qu'une plaisanterie de ma part ? Que moi, homme de lettres, chroniqueur à la recherche de « situations », à la poursuite de la « scène à faire », si obstinément réclamée tous les lundis par mon ami Sarcey, il me plaise de voir dans ce personnage un rival du fameux Ki-Tsang ou Ki-Tsang lui-même, cela se peut comprendre. Mais lui, un homme grave, un médecin de l'armée russe, s'abandonner à de telles combinaisons de scénarios, personne ne voudrait le croire. N'importe, nous en reparlerons.

Quant à moi, j'ai bientôt oublié ce Mongol pour l'homme-colis, sur lequel, à mon sens, doivent se concentrer tous mes efforts. Quelque fatigue que je ressente après cette longue pro-

menade à travers Samarkande, si l'occasion se présente de lui rendre visite cette nuit, j'en profiterai.

Le dîner fini, chacun est venu reprendre sa place avec l'intention de dormir jusqu'à Tachkend.

La distance qui sépare Samarkande de Tachkend est de trois cents kilomètres. Le train n'arrivera pas en gare avant sept heures du matin. Il ne doit s'arrêter que trois fois à des stations intermédiaires pour faire de l'eau et du combustible, – circonstance favorable à la réussite de mon projet. J'ajoute que la nuit est sombre, le ciel couvert, sans lune, sans étoiles. La pluie menace, le vent fraîchit. Ce n'est point un temps à se promener sur les plates-formes, et personne ne s'y promènera. L'important, c'est de choisir le moment où Popof sera au plus fort de son sommeil.

Du reste, il n'est pas nécessaire que notre entrevue se prolonge. Que ce brave garçon soit rassuré, c'est l'essentiel, et il le sera, dès que nous aurons fait connaissance. Quelques renseignements sur son compte, sur Mlle Zinca Klork, d'où il vient, pourquoi il se rend à Pékin, les raisons qui lui ont fait choisir ce mode de transport, ses ressources pour le voyage, comment il est installé dans cette caisse, son âge, sa profession, son lieu de naissance, ce qu'il a fait dans le passé, ce qu'il espère dans l'avenir, etc., enfin tout ce que comprend un reportage consciencieux, voilà ce que je désire savoir de lui, voilà ce que je lui demanderai… Ce n'est pas être trop exigeant.

Et, d'abord, attendons que le wagon soit endormi. Cela ne tardera pas, car mes compagnons sont plus ou moins fatigués des heures passées à Samarkande. Les couchettes ont été formées après le dîner. Quelques voyageurs ont essayé de fumer sur les plates-formes, mais les rafales les en ont bientôt chassés. Chacun a repris sa place sous les lampes voilées de rideaux, et, vers dix heures et demie, la respiration des uns, le ronflement

des autres, rivalisent avec le grincement continu du train sur l'acier des rails.

Je suis resté le dernier à prendre l'air, et Popof échange deux ou trois mots avec moi.

« Nous ne serons pas dérangés cette nuit, me dit-il, et je vous engage à en profiter pour faire un bon somme. La nuit prochaine, à travers les défilés du Pamir, nous ne voyagerons pas si tranquillement, je le crains.

– Merci, Popof, je vais suivre votre conseil et dormir comme une marmotte. »

Popof me souhaite le bonsoir et rentre dans sa logette.

Il me paraît inutile de regagner ma place à l'intérieur du wagon, je reste sur la plate-forme. Impossible de rien voir ni à gauche ni à droite du railway. L'oasis de Samarkande a été franchie déjà, et c'est à la surface d'une longue plaine horizontale que se développe actuellement la voie ferrée. Plusieurs heures s'écouleront avant que le train rencontre le Syr-Daria, dont le passage a nécessité l'établissement d'un pont semblable à celui de l'Amou-Daria, mais de moindre importance.

Il est à peu près onze heures et demie, lorsque je me décide à ouvrir la porte du fourgon, que je referme derrière moi.

Je n'ignorais pas que le jeune Roumain n'était pas toujours enfermé dans sa boîte, et il pouvait se faire qu'en ce moment la fantaisie lui eût pris de se dégourdir les jambes en se promenant d'un bout à l'autre du fourgon…

L'obscurité est complète. Aucun jet de lumière ne filtre par les trous de la caisse. Cela me semble préférable. Mieux vaut que mon numéro 11 ne soit pas surpris par une trop brusque

apparition. Il dort sans doute… Je frapperai deux petits coups au panneau, je le réveillerai, et nous nous serons expliqués avant qu'il ait pu faire un mouvement. Cela ira tout seul.

Je marche en tâtonnant. Ma main rencontre la caisse, j'appuie mon oreille sur sa paroi antérieure, et j'écoute.

Pas un remuement, pas un souffle ! Est-ce que mon homme n'est plus là ?… Est-ce qu'il a pris le parti de s'évader ?… Est-ce qu'il est descendu à l'une des gares, sans que je m'en sois aperçu ?… Est-ce que ma chronique s'est échappée avec lui ?… En vérité, je suis d'une inquiétude…

J'écoute attentivement…

Non ! il n'a pas pris la fuite… Il est blotti entre les parois de la boîte… J'entends distinctement sa respiration, régulière et prolongée… Il dort… il dort du sommeil de l'innocent, lui qui n'aurait droit qu'au sommeil du coupable, ce fraudeur de la Compagnie du Grand-Transasiatique !

J'allais frapper, lorsque le sifflet de la locomotive lance ses rossignolades stridentes au passage d'une station. Mais le train ne doit pas s'y arrêter, je le sais, et j'attends que les sifflements aient cessé.

Je frappe alors le panneau d'un coup léger…

Aucune réponse ne m'est faite.

Cependant le bruit de respiration est moins accentué que tout à l'heure.

Nouveau coup plus fort.

Cette fois, il est suivi d'un mouvement involontaire de surprise et d'effroi.

« Ouvrez… ouvrez ! » dis-je en langue russe.

Nulle réponse.

« Ouvrez… repris-je. C'est un ami qui vous parle… Vous n'avez rien à craindre ! »

Si le panneau ne s'est point abaissé, comme je l'espérais, le craquement d'une allumette se fait entendre, du moins, et une faible lumière éclaire l'intérieur de la caisse.

Je regarde le prisonnier à travers les trous de la paroi.

Sa figure est décomposée, ses yeux sont hagards… Il ne sait s'il dort ou s'il rêve.

« Ouvrez, mon ami, dis-je, ouvrez et ayez confiance… J'ai surpris votre secret… Je n'en dirai rien… Au contraire, je puis vous être utile… »

Le pauvre homme a l'air d'être plus rassuré, bien qu'il reste immobile.

« Vous êtes Roumain, je pense, ajoutai-je, et moi, je suis Français !…

– Français ?… Vous êtes Français ?… »

Et cette réponse m'est faite dans ma propre langue avec un accent étranger.

Un lien de plus entre nous.

Le panneau a glissé le long de sa coulisse, et, à la lueur de la petite lampe, je puis examiner mon numéro 11, auquel je vais enfin donner une désignation moins arithmétique.

« Personne ne peut nous voir… ni nous entendre ?… me demande-t-il d'une voix à demi suffoquée.

– Personne.

– Le chef du train ?…

– Il dort. »

Mon nouvel ami me prend les mains, il me les serre… Je sens que c'est un appui qu'il cherche… Il comprend qu'il peut compter sur moi… Et pourtant sa bouche murmure encore :

« Ne me trahissez pas… ne me trahissez pas !

– Vous trahir, mon garçon ?… Est-ce que les journaux de France n'ont pas été sympathiques à ce petit tailleur autrichien, à ces deux fiancés espagnols, qui se sont fait expédier dans les conditions où vous êtes ?… Est-ce qu'ils n'ont pas ouvert des souscriptions en leur faveur ?… Et pouvez-vous craindre que moi, chroniqueur, moi, journaliste…

– Vous êtes journaliste ?…

– Claudius Bombarnac, correspondant du *XXe Siècle*.

– Un journal français…

– Oui, vous dis-je.

– Et vous allez jusqu'à Pékin ?…

– Jusqu’à Pékin.

– Ah ! monsieur Bombarnac, c’est Dieu qui vous a mis sur ma route.

– Non, ce sont les directeurs de mon journal, et ils m’ont délégué les pouvoirs qu’ils tiennent de la Providence. Courage et confiance ! Tous les services que je serai en mesure de vous rendre, je vous les rendrai…

– Merci… merci !

– Comment vous nommez-vous ?…

– Kinko.

– Kinko ?… Nom excellent !

– Excellent ?…

– Pour mes articles ! – Vous êtes Roumain, n’est-ce pas ?

– Roumain de Bukharest…

– Mais vous avez dû vivre en France ?…

– Quatre ans à Paris, où j’étais apprenti tapissier au faubourg Saint-Antoine.

– Et vous êtes revenu à Bukharest ?…

– Oui, afin d’y travailler de mon état jusqu’au jour où il m’a été impossible de résister au désir de partir…

– De partir ?… Et pourquoi ?

– Pour me marier !

– Vous marier… avec mademoiselle Zinca…

– Zinca ?…

– Oui, mademoiselle Zinca Klork, avenue Cha-Coua, Pékin, Chine !

– Vous savez…

– Sans doute… L’adresse est sur votre caisse…

– C’est juste !

– Quant à mademoiselle Zinca Klork…

– C’est une jeune Roumaine… Je l’ai connue à Paris, où elle apprenait l’état de modiste… Oh ! charmante…

– J’en étais sûr… n’insistez pas.

– Elle aussi est revenue à Bukharest… puis on lui a demandé de venir diriger une maison de modes à Pékin… Nous nous aimions, monsieur, elle est partie… et voilà un an que nous sommes séparés !… Il y a trois semaines, elle m’a écrit… Ça allait très bien là-bas… Si je pouvais la rejoindre, je me ferais une position… Nous ne tarderions pas à nous marier… Elle avait déjà quelques économies… Je gagnerais bien vite autant qu’elle… Et je me suis mis en route… à mon tour… pour la Chine…

– Dans cette boîte ?…

– Que voulez-vous, monsieur Bombarnac ? me répond Kinko en rougissant. Je n’avais d’argent que ce qu’il me fallait

pour acheter une caisse, quelques provisions, et me faire expédier par un ami complaisant… Cela coûte mille francs de Tiflis à Pékin… Mais, dès que je les aurai gagnés, la Compagnie sera remboursée, je vous le jure…

– Je vous crois, ami Kinko, je vous crois, et à votre arrivée à Pékin…

– Zinca est prévenue. On transportera la caisse à son logement de l'avenue Cha-Coua, et c'est elle…

– Qui paiera le port ?…

– Oui, monsieur.

– Et avec plaisir, j'en réponds…

– Bien sûr… car nous nous aimons tant !

– Et puis, Kinko, que ne ferait-on pas pour un fiancé qui consent à se transformer en colis pendant quinze jours, et qui vous arrive sous la rubrique de *Glaces… Fragile… Craint l'humidité…*

– Ah ! vous vous moquez d'un pauvre diable…

– Non pas… et vous pouvez être certain que je ne négligerai rien de ce qui dépendra de moi pour que vous arriviez bien sec et d'un seul morceau à mademoiselle Zinca Klork… enfin dans un parfait état de conservation !

– Encore une fois, je vous remercie, monsieur, répond Kinko en me pressant les mains. Croyez-le, vous n'aurez point obligé un ingrat.

– Eh ! ami Kinko, je serai payé… au delà !

– Et comment ?…

– En racontant, dès que je le pourrai sans danger pour vous, votre voyage de Tiflis à Pékin. Songez donc… quel titre de chronique ! *Un amoureux en boîte !… Zinca et Kinko ! !… Quinze cents lieues à travers l'Asie Centrale dans un fourgon de bagages ! ! ! »*

Le jeune Roumain ne peut s'empêcher de sourire :

« Il ne faudra pas trop se presser… ajoute-t-il.

– Soyez sans crainte ! Prudence et discrétion, comme dans les agences matrimoniales. »

Et alors, après que je suis revenu vers la porte du fourgon, afin de m'assurer que nous ne courons pas le danger d'être surpris, la conversation continue.

Naturellement, Kinko me demande comment j'ai découvert son secret. Je lui raconte tout ce qui s'est passé sur le paquebot pendant la traversée de la Caspienne. Sa respiration l'a trahi. L'idée que je l'ai d'abord pris pour un animal, un fauve même, lui semble très plaisante. Un fauve, lui ! Tout au plus un fidèle caniche ! Puis, son éternuement l'a fait remonter l'échelle des êtres jusqu'au rang de l'humanité.

« Mais, me dit-il en baissant la voix, il y a deux nuits, j'ai cru que tout était perdu… Le fourgon fermé, je venais d'allumer ma petite lampe… et je commençais à souper, lorsqu'un coup a été frappé au panneau…

– C'était moi, Kinko, moi-même, et, cette nuit-là, nous eussions fait connaissance, si, au moment où j'allais vous parler, le train n'avait éprouvé un secousse et ralenti sa vitesse. Un dro-

madaire avait eu la maladresse d'intercepter la voie, et je n'eus que le temps de me réfugier sur la plate-forme…

– C'était vous ! s'écrie Kinko. Je respire !… En quelles transes j'ai vécu !… On savait que quelqu'un était caché dans cette caisse… Je me voyais découvert, livré aux agents, arrêté, mis en prison à Merv ou à Boukhara, car elle ne plaisante pas, la police moscovite !… Et ma petite Zinca m'aurait vainement attendu… et jamais je n'aurais pu la revoir… à moins de reprendre le voyage à pied… Eh bien ! je l'aurais repris, monsieur, oui ! je l'aurais repris ! »

Et il dit cela avec un tel accent de résolution qu'il est impossible de ne pas reconnaître chez ce jeune Roumain une énergie peu commune.

« Brave Kinko, ai-je répondu, je suis désolé de vous avoir causé ces appréhensions. Maintenant vous êtes rassuré, et je pense même que vos chances se sont accrues depuis que nous sommes devenus deux amis. »

Je demande alors à Kinko de me montrer de quelle façon il est installé dans sa caisse.

Rien de plus simple et de mieux compris. Au fond, un siège, sur lequel il s'assoit, avec l'espace nécessaire pour étendre ses jambes, lorsqu'il les place obliquement ; sous ce siège, fermé par un couvercle, quelques modestes provisions, des ustensiles de table réduits à un simple couteau de poche et un verre de métal ; puis, la houppelande et la couverture pendues à un clou, et la petite lampe dont il se sert la nuit, accrochée à l'une des parois.

Il va de soi que le panneau mobile permet au prisonnier de quitter momentanément son étroite prison. Mais si la caisse eût été placée au milieu des colis, si les facteurs ne l'avaient pas dis-

posée avec les précautions dues à sa *fragilité*, il n'aurait pu manœuvrer ce panneau et se serait vu contraint de demander grâce avant le terme du voyage. Heureusement, il y a un Dieu pour les fiancés, et l'intervention divine en faveur de Kinko et de Zinca Klork s'est manifestée dans toute sa plénitude. Il me dit alors que, chaque nuit, il a pu se promener à l'intérieur du fourgon, et même descendre une fois sur le quai de la gare.

« Je le sais, Kinko… C'était à la station de Boukhara… Je vous ai vu…

– Vous m'avez vu ?…

– Oui, et j'ai même cru que vous cherchiez à fuir. Mais, si je vous ai vu, c'est que je connaissais votre présence dans le fourgon, c'est que j'étais là, vous observant, et nul autre que moi n'aurait eu la pensée de vous épier. Néanmoins cela est dangereux ; ne recommencez pas, et laissez-moi le soin de renouveler votre ordinaire, lorsque j'en trouverai l'occasion.

– Merci, monsieur Bombarnac, merci ! Je ne crois pas que j'aie désormais à craindre d'être découvert… si ce n'est à la frontière chinoise… ou plutôt à Kachgar…

– Et pourquoi ?…

– La douane est extrêmement sévère pour les marchandises expédiées en Chine. J'ai peur que l'on ne visite les colis, et que ma caisse…

– En effet, Kinko, répondis-je, il y aura quelques heures difficiles…

– Si j'allais être surpris…

– Je serai là, et je ferai tout mon possible pour qu'il ne vous arrive rien de fâcheux.

– Ah ! monsieur Bombarnac, s'écrie Kinko dans un élan de reconnaissance, comment pourrai-je m'acquitter ?...

– Très facilement, ami Kinko.

– Et de quelle façon ?...

– En m'invitant à votre mariage avec la jolie Zinca... Je veux être de la noce...

– Et vous en serez, monsieur Bombarnac, et Zinca vous embrassera...

– Elle ne fera que son devoir, ami Kinko, je ne ferai que le mien en lui rendant deux baisers pour un. »

Une dernière poignée de main est échangée, et, en vérité, je crois que ce brave garçon a les yeux humides, lorsque je le quitte. Il éteint sa lampe, il relève son panneau ; puis, à travers la caisse, j'entends encore un merci et un au revoir.

Je sors du fourgon, je referme la porte, je m'assure que Popof est toujours endormi. Enfin, après quelques minutes pendant lesquelles j'ai voulu respirer l'air vif de la nuit, je viens reprendre ma place près du major Noltitz.

Et, avant de fermer les yeux, ma dernière pensée est que, grâce à l'introduction du personnage épisodique de Kinko dans ce récit, le voyage de leur reporter ne sera peut-être pas pour déplaire à ses lecteurs.

CHAPITRE XIV

Si les Russes avaient inutilement essayé, en 1870, de fonder à Tachkend une foire qui pût rivaliser avec celle de Nijni-Novgorod, cette tentative devait réussir quelque vingt ans plus tard. Actuellement, c'est chose faite, grâce à l'établissement du Transcaspien, qui raccorde Samarkande et Tachkend.

Et non seulement les marchands, avec leurs marchandises, se sont dirigés en foule vers cette ville, mais les pèlerins y affluent avec leur attirail de pèlerinage. Et ce sera une procession, que dis-je ? un exode bien autrement considérable à l'époque où les fidèles musulmans pourront se rendre à la Mecque en chemin de fer.

En attendant, nous sommes à Tachkend, et l'indicateur ne porte que deux heures et demie d'arrêt.

Pour sûr, je n'aurai pas le temps de visiter la ville, qui en vaut la peine. Mais, je l'avouerai, ces cités du Turkestan ont entre elles de nombreuses ressemblances, et qui a vu l'une a vu l'autre, à moins qu'on ne puisse aller jusqu'aux détails.

Après avoir traversé une campagne fertile, où se balancent d'élégantes quenouilles de peupliers, après avoir longé des champs hérissés de vigne, côtoyé des jardins où les arbres fruitiers abondent, notre train s'est arrêté à la ville neuve.

Chose inévitable, depuis la conquête russe, – je n'apprends rien au lecteur, – il existe toujours deux villes juxtaposées, à Tachkend comme à Samarkande, à Boukhara comme à Merv. Ici, la vieille cité a des rues tortueuses, des maisons de boue et

d'argile, des bazars d'assez médiocre apparence, des caravansérails construits en briques séchées au soleil, quelques mosquées et des écoles aussi nombreuses que si le Czar les eût décrétées par un ukase, à l'imitation de ce qui s'est produit en France. Il est vrai, ce sont les écoliers qui font ici défaut, si ce ne sont pas les écoles.

Quant à la population de Tachkend, elle ne diffère pas sensiblement de celles que nous avons rencontrées sur les autres parties du Turkestan. Elle comprend des Sarthes, des Ousbèks, des Tadjiks, des Kirghizes, des Nogaïs, des Israélites, quelques Afghans et Indous, et – ce qui ne saurait étonner, – des Russes, lesquels sont là comme chez eux.

C'est peut-être à Tachkend que les Juifs sont réunis en plus grand nombre. D'ailleurs, c'est à partir du jour où cette ville eut passé sous l'administration moscovite, que leur situation s'améliora absolument. De cette époque date la pleine liberté civile et politique dont ils jouissent.

Je ne peux guère consacrer que deux heures à visiter la ville, et c'est ce que j'ai fait en reporter zélé. On n'a pas manqué de me voir flânant à travers le grand bazar, simple bâtisse en planches, où s'entassent les étoffes d'Orient, les tissus de soie, la vaisselle de métal, et des échantillons très variés de la production chinoise, entre autres des porcelaines d'une belle fabrication.

Par les rues du vieux Tachkend, on rencontre un certain nombre de femmes. Il va sans dire qu'il n'y a plus d'esclaves en ce pays, au grand déplaisir des Musulmans. À présent, la femme est libre – même en ménage.

« Aussi, me raconte le major Noltitz, un vieux Turkomène disait-il un jour : „C'en est fini de la puissance maritale, depuis

qu'on ne peut plus battre sa femme, sans qu'elle vous menace du Czar ! C'est la destruction du mariage !"

Je ne sais si le beau sexe est encore battu, mais l'un des époux sait à quoi il s'expose, quand il rosse l'autre. Le croirait-on ? ces singuliers Orientaux ne veulent pas voir un progrès dans cette défense de battre leurs femmes ! Peut-être se souviennent-ils que le Paradis Terrestre n'était pas très éloigné – un beau jardin entre le Tigre et l'Euphrate, à moins qu'il ne fût entre l'Amou et le Syr-Daria ? Peut-être n'ont-ils pas oublié que notre mère Ève habitait ce jardin préadamique, et que, si elle eût été un peu battue avant sa première faute, elle ne l'aurait sans doute pas commise… Enfin, n'insistons pas !

Je n'ai point entendu, comme cela est arrivé à Mme de Ujfalvy-Bourdon, la musique de l'endroit jouer *Les Pompiers de Nanterre*, au jardin de la résidence du gouverneur général. Non ! ce jour-là, on jouait *Le Père la Victoire*, et, pour ne pas être absolument nationaux, ces airs n'en sonnent pas moins agréablement à des oreilles françaises.

Nous avons quitté Tachkend à onze heures précises du matin. Le pays, à travers lequel s'allongent les rails du Grand-Transasiatique, est déjà plus accidenté. La plaine commence à onduler sous les premières ramifications du système orographique de l'est. Nous approchons du plateau de Pamir. Toutefois, la vitesse normale s'est maintenue durant ce trajet de cent cinquante kilomètres, qui nous sépare de Khodjend.

Une fois en route, ma pensée est revenue vers le brave Kinko. J'ai été touché jusqu'au fond du cœur de son petit roman d'amour. Ce fiancé qui s'expédie… cette fiancée qui paiera le port… Le major Noltitz, j'en suis certain, s'intéresserait à ces deux pigeons dont l'un est en cage ; il n'en voudrait pas trop au fraudeur de la Compagnie, il serait surtout incapable de le trahir… Aussi ai-je un vif désir de lui raconter par le détail mon

expédition au fourgon de bagages… Mais ce secret ne m'appartient pas. Je ne dois rien faire qui puisse compromettre Kinko…

Je me tais donc, et, la nuit prochaine, si cela est possible, j'essaierai d'apporter quelques provisions à mon colis… disons mon colimaçon. Le jeune Roumain n'est-il pas dans sa boîte comme le colimaçon dans sa coquille – à cela près qu'il en peut sortir ?

Nous arrivons à Khodjend vers trois heures de l'après-midi. Le pays est fertile, verdoyant, soigneusement cultivé. C'est une succession de jardins potagers, qui paraissent convenablement entretenus, d'immenses prairies semées de trèfle dont on fait annuellement quatre ou cinq coupes. Les routes, avoisinant la ville, courent entre de longues rangées de vieux mûriers, qui amusent le regard avec leur grimaçante ramure.

Toujours les cités accouplées, l'ancienne et la nouvelle. À elles deux, qui ne comptaient que trente mille habitants en 1868, elles en possèdent actuellement de quarante-cinq à cinquante mille. Est-ce l'influence du voisinage qui produit ces accroissements de natalité ? Est-ce le prolifique exemple du Céleste-Empire qui embrase la province ? Non ! C'est le progrès des transactions commerciales, l'affluence des mercantis de toute origine sur les nouveaux marchés.

Notre halte à Khodjend a duré trois heures. J'ai donc fait ma visite reportérienne, en me promenant sur les bords du Syr-Daria. Ce cours d'eau, qui baigne le pied des hautes montagnes du Mogol-Taou, est traversé par un pont dont la section médiane offre passage aux embarcations d'un certain tonnage.

Le temps est très chaud. La ville étant protégée par son paravent de montagnes, les brises des steppes ne peuvent arriver jusqu'à elle, et c'est une des plus étouffantes du Turkestan.

J'ai rencontré M. et Mme Caterna, enchantés de leur excursion. Le trial me dit d'un ton de bonne humeur :

« Jamais je n'oublierai Khodjend, monsieur Claudius !

– Et pourquoi n'oublierez-vous jamais Khodjend, monsieur Caterna ?

– Vous voyez ces pêches ? répond-il en me montrant un lot de fruits qu'il tient à la main…

– Elles sont magnifiques…

– Et pas chères !… Un kilogramme pour quatre kopeks, c'est-à-dire douze centimes !

– Eh ! répondis-je, cela tient à ce que la pêche n'est pas rare en ce pays. C'est la pomme de l'Asie, et c'est une de ces pommes-là que madame Adam a croquée…

– Alors je l'excuse ! » s'écrie Mme Caterna, qui mordait à même une de ces savoureuses pêches.

Depuis Tachkend, le railway avait redescendu vers le sud dans la direction de Khodjend ; mais, à partir de cette ville, il remonte à l'est dans la direction de Kokhan. C'est à la station de Tachkend qu'il s'était le plus rapproché du Transsibérien, et un embranchement en construction doit bientôt le relier à la station de Semipalatinsk, – ce qui complétera, en les réunissant, les réseaux de l'Asie centrale et de l'Asie septentrionale.

Au delà de Kokhan, nous allons prendre franchement vers l'est, et courir par Marghelân et Och, à travers les gorges du plateau de Pamir, afin de franchir la frontière turkesto-chinoise.

À peine le train est-il en marche, que les voyageurs occupent le wagon-restaurant, où je ne remarque aucun nouveau venu. Nous ne devons prendre d'autres compagnons de voyage qu'à Kachgar. C'est là que la cuisine russe fera place à la cuisine céleste, et, bien que ce nom rappelle le nectar et l'ambroisie de l'Olympe, il est probable que nous perdrons au change.

Fulk Ephrinell est à sa place habituelle. Sans aller jusqu'à la familiarité, il est visible qu'une étroite intimité, fondée sur la ressemblance des goûts et des aptitudes, existe entre miss Horatia Bluett et le Yankee. Nul de nous ne met en doute que cela finisse par un mariage à l'arrivée du train. Tous deux auront eu leur roman en chemin de fer… Franchement, j'aime mieux celui de Kinko et de Zinca Klork… Il est vrai, la jolie Roumaine n'est pas là !

Nous sommes entre nous, et par « nous », j'entends mes numéros les plus sympathiques, le major, M. et Mme Caterna, le jeune Pan-Chao, qui riposte par des plaisanteries très parisiennes aux calembredaines du trial.

Le dîner est gai et bon. Nous apprenons alors quelle est la quatrième règle formulée par Cornaro, noble Vénitien, dans le but de déterminer la juste mesure du boire et du manger. Pan-Chao a poussé le docteur à ce sujet, et Tio-King lui répond avec un sérieux véritablement… bouddhique.

« Cette règle est fondée, dit-il, sur ce qu'on ne peut déterminer une même quantité de nourriture proportionnée à chaque tempérament, à cause de la différence des âges, des forces et des aliments de diverses sortes.

– Et pour votre tempérament, docteur ? demande M. Caterna, que vous faut-il ?

– Quatorze onces de solide ou de liquide…

– Par heure ?…

– Non, monsieur, par jour, répond Tio-King, et c'est à cette mesure que s'en tint l'illustre Cornaro dès l'âge de trente-six ans, ce qui lui laissa assez de force de corps et d'esprit pour écrire son quatrième traité à quatre-vingt-quinze ans, et pour vivre jusqu'à cent deux…

– En ce cas, redonnez-moi une cinquième côtelette ! » s'écrie Pan-Chao en éclatant de rire.

Rien de plus agréable que de causer devant une table bien servie ; mais n'oublions pas de compléter mes notes en ce qui concerne Kokhan. Nous ne devons y arriver qu'à neuf heures du soir, et il fera nuit. Aussi ai-je demandé au major de me fournir quelques renseignements sur cette ville, – la dernière de cette importance en Turkestan russe.

« Je le puis d'autant mieux, me répond le major, que j'y ai tenu garnison pendant quinze mois. Il est regrettable que vous n'ayez pas le temps de visiter cette cité, car elle est restée asiatique, et nous n'y avons pas encore accolé une ville moderne. Vous auriez vu là une place sans rivale en Asie, un palais de grand style, celui de l'ancien khan de Khoudaiar, situé sur un mamelon haut d'une centaine de mètres, et auquel le gouverneur a laissé son artillerie de fabrication sarthe. On le considère comme une merveille, et je vous certifie que c'est à bon droit. Vous perdez là une rare occasion d'utiliser les mots les plus colorés de votre langue, en décrivant la salle de réception transformée en église russe, un labyrinthe de chambres dont les parquets sont en bois précieux de Karagatch, le pavillon rosé où les étrangers reçoivent une hospitalité vraiment orientale, la cour intérieure d'ornementation mauresque qui rappelle les adorables fantaisies architecturales de l'Alhambra, les terrasses aux vues splendides, les pavillons du harem où les mille femmes du

sultan, – cent de plus que Salomon, – vivaient en bon accord, les façades de dentelles, les jardins entonnellés de vignes séculaires… Voilà ce que vous auriez pu voir…

– Et ce que j'aurai vu par vos yeux, mon cher major. Mes lecteurs ne s'en plaindront pas. Je vous prie seulement de me dire s'il y a des bazars à Kokhan ?

– Une ville turkestane sans bazars, ce serait Londres sans docks ! répond le major.

– Et Paris sans théâtres ! s'écrie le trial.

– Oui, Kokhan possède des bazars, l'un, entre autres, sur le pont du Sokh, dont les deux bras traversent la ville, et dans lequel les plus beaux tissus de l'Asie se payent en tillahs d'or, qui valent trois roubles et soixante kopeks de notre monnaie.

– Je suis sûr, major, que vous allez me parler des mosquées après les bazars…

– Sans doute.

– Et des médressés ?…

– Assurément, monsieur le reporter ; mais ce sera pour vous apprendre que ces monuments ne valent ni les médressés ni les mosquées de Samarkande ou de Boukhara. »

J'ai mis à profit la complaisance du major Noltitz, et, grâce à lui, les lecteurs du *XXe Siècle* ne passeront point pendant la nuit à Kokhan. Je laisserai ma plume inonder de rayons solaires cette cité, dont je ne dois entrevoir que la vague silhouette.

Le dîner se prolonge assez tard, et se termine d'une façon inattendue par l'offre que nous fait l'aimable M. Caterna de « réciter un monologue ».

Je laisse à penser si l'offre fut acceptée avec empressement.

Notre train ressemble de plus en plus à une petite ville roulante. Elle a même son casino, ce dining-car où nous sommes réunis en ce moment. Et c'est ainsi que, sur la partie orientale du Turkestan, à quatre cents kilomètres du plateau de Pamir, au dessert d'un excellent repas servi dans un salon du Grand-Transasiatique, l'*Obsession* fut dite, avec un talent très fin, par M. Caterna, grand premier comique engagé au théâtre de Shangaï pour la saison prochaine.

« Monsieur, lui dit Pan-Chao, tous mes compliments bien sincères. J'ai déjà entendu Coquelin cadet…

– Un maître, monsieur, un maître !… répond M. Caterna.

– Dont vous approchez…

– Respectueusement… très respectueusement ! »

Les bravos prodigués à M. Caterna n'ont pas eu le don d'émouvoir sir Francis Trevellyan, qui s'est dépensé en exclamations onomatopéiques à propos du dîner qu'il a trouvé exécrable. Il ne s'est point amusé, – pas même « tristement », comme ses compatriotes le faisaient déjà il y a quatre cents ans, ainsi que l'a remarqué Froissait. D'ailleurs, personne ne prend plus garde aux récriminations de ce gentleman grognon.

Le baron Weissschnitzerdörfer, lui, n'a pas compris un seul mot de ce petit chef-d'œuvre, et, eût-il compris, il n'aurait pu apprécier cet échantillon de la « monologomanie parisienne ».

Quant au seigneur Faruskiar et à son inséparable Ghangir, il semble en dépit de leur réserve traditionnelle, que les mines surprenantes, les gestes significatifs, les intonations cocasses de M. Caterna, les aient intéressés dans une certaine mesure.

Le trial l'a remarqué, et il est très sensible à cette admiration muette. Aussi, en se levant de table, me dit-il :

« Il est magnifique, ce seigneur !… Quelle dignité !… Quelle prestance !… Quel type de l'extrême Orient !… J'aime moins son compagnon… un troisième rôle tout au plus ! Mais ce superbe Mongol, Caroline, le vois-tu dans Morales des *Pirates de la Savane* ?

– Pas avec ce costume du moins ! ai-je répondu.

– Pourquoi pas, monsieur Claudius ? Un jour, à Perpignan, j'ai joué le colonel de Montéclin de la *Closerie des Genêts* en tenue d'officier japonais…

– Et ce qu'il a été applaudi ! » ajoute Mme Caterna.

Pendant le dîner, le train a dépassé la station de Kastakos, située au centre d'une région montagneuse. Le railway fait de nombreux détours en franchissant viaducs et tunnels, – ce que nous reconnaissons au roulement tapageur des wagons.

Peu de temps après, Popof dit que nous sommes sur les territoires du Ferganah, nom de l'ancien khanat de Kokhan, qui fut annexé à la Russie en 1876 avec les sept districts dont il se compose. Ces districts, où les Sarthes se trouvent en majorité, sont administrés par des préfets, des sous-préfets et des maires. Venez donc au Ferganah pour y trouver tous les rouages de la constitution de l'an VIII !

Au delà c'est encore une immense steppe qui s'étend devant notre train. Mme de Ujfalvy-Bourdon l'a très justement comparé à une table de billard, tant son horizontalité est parfaite. Seulement, ce n'est pas une bille d'ivoire qui roule à sa surface, c'est un express du Grand-Transasiatique avec une vitesse de soixante kilomètres à l'heure.

La station de Tchoutchaï laissée en arrière, nous entrons en gare de Khohan à neuf heures du soir. L'arrêt doit durer deux heures. Aussi descendons-nous sur le quai.

Au moment où je vais quitter la passerelle, je m'approche du major Noltitz, qui demande au jeune Pan-Chao :

« Est-ce que vous connaissiez ce mandarin Yen-Lou, dont on ramène le corps à Pékin ?…

– En aucune façon, major.

– Pourtant ce doit être un personnage considérable, à s'en rapporter aux honneurs qui lui sont rendus…

– C'est possible, répond Pan-Chao, mais nous avons tant de personnages considérables dans le Céleste-Empire !

– Et alors ce mandarin Yen-Lou ?…

– Je n'en ai jamais entendu parler. »

Pourquoi le major Noltitz a-t-il fait cette question au jeune Chinois, et à quelle préoccupation de son esprit répond-elle ?

CHAPITRE XV

Kokhan, deux heures d'arrêt. Il fait nuit. La plupart des voyageurs, déjà installés dans les wagons pour y dormir, se dispensent de descendre.

Me voici sur le quai où je fais les cent pas en fumant. Cette gare est assez importante, et son matériel va permettre de substituer une locomotive plus puissante à celles qui ont remorqué notre train depuis Ouzoun-Ada. Ces premières machines suffisaient, lorsque la voie courait à la surface d'une plaine à peu près horizontale. Mais nous sommes déjà engagés au milieu des gorges du plateau de Pamir. Il y aura des rampes d'une certaine raideur, ce qui nécessite une plus grande force de traction.

Je regarde faire la manœuvre, et, lorsque la locomotive a été détachée avec son tender, le fourgon de bagages – celui de Kinko – se trouve en tête du train.

La pensée me vient que le jeune Roumain va peut-être s'aventurer sur le quai. Ce serait une imprudence, car il risquerait d'être vu des agents, sortes de « gardovoïs », qui vont, viennent, dévisagent les gens bel et bien. Ce que mon numéro 11 a de mieux à faire, c'est de rester au fond de sa caisse, ou tout au moins dans le fourgon. Je vais me procurer quelques provisions solides et liquides, et je les lui porterai, même avant le départ du train, si cela m'est possible sans crainte d'être aperçu.

La buvette de la gare est ouverte, et Popof n'y est pas. De me voir faire ces achats, cela aurait pu l'étonner, puisque le wagon-restaurant possède tout ce dont nous avons besoin.

Un peu de viande froide, du pain, une bouteille de vodka, voilà ce que m'a fourni cette buvette.

La gare est un peu obscure. De rares lampes ne donnent qu'une faible lumière. Popof s'occupe de son service avec un des employés. La nouvelle locomotive ne manœuvre pas encore pour venir se placer en tête du train. Aussi le moment me paraît-il favorable. Inutile d'attendre que nous ayons quitté Kokhan. Ma visite faite à Kinko, je pourrai au moins dormir toute la nuit, – ce qui ne laissera pas de m'être fort agréable, je l'avoue.

Je monte donc sur la plate-forme, et, après m'être assuré que personne ne peut me voir, je pénètre à l'intérieur du fourgon, en disant tout d'abord :

« C'est moi ! »

En effet, il était prudent de prévenir Kinko pour le cas où il serait hors de sa caisse.

Mais il n'avait pas eu cette pensée, et je lui recommande une extrême circonspection. Les provisions lui font le plus grand plaisir, car elles varient un peu son maigre ordinaire.

« Je ne sais comment vous remercier, monsieur Bombarnac, me dit-il.

– Si vous ne le savez pas, ami Kinko, ai-je répondu, dispensez-vous-en, c'est plus simple.

– Combien de temps restons-nous à Kokhan ?

– Deux heures.

– Et quand serons-nous à la frontière ?

– Demain, vers une heure de l'après-midi.

– Et à Kachgar ?

– Quinze heures après, au milieu de la nuit du 19 au 20.

– Là est le danger, monsieur Bombarnac…

– Oui, Kinko, car s'il est difficile d'entrer sur les possessions russes, il est non moins difficile d'en sortir, lorsque les Chinois sont aux portes. Leurs agents nous examineront de très près avant de nous livrer passage. Toutefois, cette sévérité s'exerce sur les voyageurs, et non sur leurs bagages. Or, comme ce fourgon est spécialement réservé à ceux qui sont expédiés à Pékin, je pense que vous n'avez rien à craindre. Donc, bonne nuit. Par précaution, je ne veux pas prolonger ma visite…

– Bonne nuit, monsieur Bombarnac, bonne nuit ! »

Je suis sorti, j'ai regagné ma couchette, et ma foi, je n'ai même pas entendu le signal du départ, lorsque le train s'est mis en marche.

La seule station un peu importante que le railway a desservie avant le retour du soleil, est celle de Marghelân, où l'arrêt n'a été que de courte durée.

Marghelân, ville populeuse, – soixante mille habitants, – est en réalité la capitale du Ferganah. Cela tient à ce que Kokhan ne jouit pas d'une excellente réputation sous le rapport de la salubrité. La ville est, bien entendu, double, l'une russe, l'autre turkomène. Cette dernière, dépourvue de monuments antiques, n'offre rien de curieux, et mes lecteurs me pardonneront de n'avoir point interrompu mon sommeil pour l'honorer d'un coup d'œil.

En suivant la vallée de Schakhimardân, le train a retrouvé une sorte de long steppe, – ce qui lui a permis de reprendre son allure normale.

À trois heures du matin, halte de quarante-cinq minutes à la station d'Och.

Là encore j'ai failli à mes devoirs de reporter, et je n'ai rien vu. Mon excuse est qu'il n'y avait rien à voir.

Au delà de cette station, la voie ferrée atteint la frontière qui sépare le Turkestan russe du plateau de Pamir et du vaste pays des Kara-Kirghizes.

Cette portion de l'Asie centrale est incessamment tourmentée par le travail plutonien, qui trouble les entrailles du sol. À plusieurs reprises le Turkestan septentrional a subi de violentes secousses, – on n'a pas oublié le tremblement de terre de 1887, – et, à Tachkend comme à Samarkande, j'avais pu voir des preuves de ces terribles commotions. En effet, de fréquentes oscillations, quoique peu sensibles, sont très régulièrement observées, et cette action volcanique s'exerce sur la longue faille où sont emmagasinés le pétrole et le naphte, depuis la mer Caspienne jusqu'au plateau de Pamir.

En somme, cette région forme l'une des plus intéressantes parties de l'Asie centrale qu'un touriste puisse visiter. Si le major Noltitz n'a jamais été au delà de la station d'Och, située au pied du plateau, il connaît ce territoire pour l'avoir étudié sur les cartes modernes et d'après les plus récents voyages. Parmi ceux-ci, je citerai ceux de MM. Capus et Bonvalot, – encore deux noms français que je suis heureux de saluer hors de France. Le major est dès lors très désireux de voir par lui-même, et à peine est-il six heures du matin, que nous sommes tous les deux postés sur la plate-forme, notre lorgnette à la main, notre indicateur sous les yeux.

Le Pamir, ou Bam-i-Douniah, est communément appelé le « Toit du Monde ». De là rayonnent ces puissantes chaînes du Tian-Chân, du Kouen-Louen, du Karakoroum, de l'Himalaya et de l'Hindou-Kouch. Ce système orographique, large de quatre cents kilomètres, qui resta pendant tant de siècles une infranchissable barrière, a été vaincu par la ténacité moscovite. La race slave et la race jaune ont pris contact.

Qu'on me passe un peu d'érudition à ce sujet ; d'ailleurs, ce n'est pas moi qui parle, c'est le major Noltitz.

Les voyageurs des peuples aryens ont tous lutté pour reconnaître le plateau de Pamir. Sans remonter jusqu'à Marco-Polo au XIIIe siècle, qui voyons-nous ? Les Anglais avec Forsyth, Douglas, Biddueph, Younghusband et le célèbre Gordon, mort dans les régions du Haut-Nil ; les Russes avec Fendchenko, Skobeleff, Prjevalky, Grombtchevsky, le général Pevtzoff, le prince Galitzine, les frères Groum-Grjimaïlo ; les Français avec d'Auvergne, Bonvalot, Capus, Papin, Breteuil, Blanc, Ridgway, O'Connor, Dutreuil de Rhins, Joseph Martin, Grenard, Édouard Blanc ; les Suédois avec le docteur Swen-Hedin. Ce Toit du Monde, grâce à ces explorations, on dirait que quelque Diable boiteux l'a enlevé d'une main magique, afin d'en laisser voir les mystères. On sait, maintenant, qu'il se compose d'un inextricable enchevêtrement de vallées, dont la moyenne altitude dépasse trois mille mètres ; on sait qu'il est dominé par les pics Gouroumdi et Kauffmann, hauts de vingt-deux mille pieds, et la pointe du Tagarma, haute de vingt-sept mille ; on sait que de ce faîte s'écoulent l'Oxus ou Amou-Daria vers l'ouest, et le Tarim vers l'est ; on sait enfin que sa charpente est principalement taillée dans la roche primaire, où foisonnent le schiste et le quartz, les grès rouges du terrain secondaire, et le « lœss » argilosablonneux, dont la couche quaternaire abonde en Asie centrale.

Les difficultés que le Grand-Transasiatique a dû surmonter pour traverser ce plateau ont été extraordinaires. Ce fut un défi porté par le génie de l'homme à la nature, et la victoire est restée au génie. À travers ces passes en pente douce que les Kirghizes nomment « bels », les viaducs, les ponts, les remblais, les tranchées, les tunnels, ont concouru à l'établissement de cette voie ferrée. Ce ne sont que coudes brusques, pentes qui exigent de puissantes locomotives, çà et là des machines fixes pour haler le train accroché à des câbles mouvants, en un mot, un travail herculéen, supérieur aux travaux des ingénieurs américains dans les défilés de la Sierra-Nevada et des Montagnes-Rocheuses.

L'aspect désolé de ces territoires est fait pour impressionner l'imagination. À mesure que le train gagne les hautes altitudes, en suivant le profil accidenté de la ligne, cette impression est plus vive encore. Pas de bourgades, pas de hameaux. Rien que des cabanes éparses, où le Pamirien mène une existence solitaire avec sa famille, ses chevaux, ses troupeaux de yaks ou « koutars », qui sont des bœufs à queue de cheval, ses moutons de petite race, ses chèvres à poils très épais. La mue de ces animaux est une conséquence naturelle du climat, et ils changent la robe de chambre de l'hiver pour la blanche fourrure de l'été. Il en est de même du chien, dont le poil devient plus clair à l'époque des chaleurs.

En remontant les passes, de larges brisures laissent parfois entrevoir le plateau à de longs et vagues reculs. En maint endroit se groupent les genévriers et les bouleaux, qui sont les principaux arbres du Pamir, et sur les plaines ondulées, foisonnent le tamarix, le carex, l'armoise, une sorte de roseau très abondant aux abords des dépressions remplies d'eau saline, et une labiée naine, nommée « terskenne » par les Kirghizes.

Le major me cite encore certains animaux, qui constituent une faune assez variée sur les hauteurs du Pamir. Il est même nécessaire de surveiller la plate-forme des voitures, où pour-

raient s'élancer certains mammifères, qui n'ont droit ni à la première ni à la seconde classe, – entre autres des panthères et des ours. Pendant cette journée, nos compagnons se sont tenus à l'avant et à l'arrière des wagons. Quels cris retentissent, lorsque plantigrades ou félins cabriolent le long de la voie avec des intentions qu'il est permis de suspecter ! Plusieurs coups de revolver ont été déchargés, sans grande nécessité peut-être, mais ils amusent autant qu'ils rassurent les voyageurs. Dans l'après-midi nous avons été témoins d'un magnifique coup de fusil, qui a tué net une énorme panthère, au moment où elle allait franchir d'un bond le marchepied de la troisième voiture.

« À toi, Marguerite ! » s'est écrié M. Caterna.

Et pouvait-il mieux exprimer son admiration qu'en « envoyant » cette célèbre réplique de Buridan à la femme du Dauphin – et non la reine de France, comme il est dit improprement dans le fameux drame de la *Tour de Nesle* ?

C'est notre superbe Mongol auquel on est redevable de ce beau coup cynégétique.

« Quelle main et quel œil ! » dis-je au major, qui ne cesse d'adresser au seigneur Faruskiar des regards soupçonneux.

Parmi les autres animaux de la faune pamirienne, apparaissent aussi des loups, des renards, des bandes de ces moutons sauvages de grande taille, à cornes noueuses, gracieusement recourbées, lesquels s'appellent « arkars » de leur nom indigène. Vers les hautes zones du ciel volent des gypaètes, des vautours, puis, au milieu des tourbillons de vapeur blanche que notre locomotive laissait en arrière, s'entremêlent des nuées de corbeaux, de pigeons, de tourterelles et de bergeronnettes.

La journée s'écoule sans incident. À six heures du soir, nous avons franchi la frontière, après un parcours total de près

de deux mille trois cents kilomètres enlevés en quatre jours depuis Ouzoun-Ada. Deux cent cinquante kilomètres au delà, le train aura atteint Kachgar. Bien que nous soyons, en réalité, sur le sol du Turkestan chinois, ce sera seulement dans cette ville que nous passerons sous la coupe de l'administration chinoise.

Le dîner terminé, vers neuf heures, chacun s'étend sur sa couchette, avec l'espoir, disons mieux, la conviction que cette nuit sera aussi calme que les précédentes.

Elle ne devait pas l'être.

Pendant les premières heures, le train a redescendu les pentes du plateau de Pamir à grande vitesse. Puis il a repris sa marche ordinaire sur une longue voie horizontale.

Il pouvait être une heure du matin environ, lorsque je fus réveillé brusquement.

En même temps, le major Noltitz et la plupart de nos compagnons sont tirés de leur sommeil.

Des cris violents se font entendre à l'arrière du train.

Que se passe-t-il ?

Aussitôt l'inquiétude de saisir les voyageurs, – cette inquiétude troublante et irraisonnée que provoque le moindre incident en chemin de fer.

« Qu'y a-t-il ?... Qu'y a-t-il ? »

Ces mots sont prononcés avec effroi de tous côtés et en diverses langues.

Ma pensée est, tout d'abord, que nous sommes attaqués. Je songe au fameux Ki-Tsang, le pirate mongol, dont j'ai si imprudemment peut-être sollicité la collaboration… pour ma chronique !

Un instant encore, et le ralentissement du train indique qu'il va s'arrêter.

Popof, après être entré dans le fourgon, en ressort, et je lui demande ce qui est arrivé.

« Un accident, me répondit-il.

– Grave ?…

– Non, une barre d'attache s'est brisée, et les deux derniers wagons sont restés en détresse. »

Dès que le train est immobile, une douzaine de voyageurs, dont je suis, descendent sur la voie.

À la lueur d'une lanterne, il est facile de constater que la rupture de la barre n'est point due à la malveillance. Mais il n'en est pas moins vrai que les deux derniers wagons du train, le wagon funéraire et le fourgon de queue occupé par l'employé aux bagages, sont en détresse. Depuis combien de temps et à quelle distance ?… on l'ignore.

Il fallait entendre les cris des gardes persans, chargés de convoyer le corps du mandarin Yen-Lou, dont ils étaient responsables ! Les voyageurs, qui se trouvaient dans leur wagon et eux-mêmes ne s'étaient aperçus de rien au moment de la rupture. Lorsqu'ils ont donné l'alarme, il y avait peut-être une heure, deux heures, que l'accident s'était produit…

Du reste, le parti à prendre est tout indiqué : faire machine en arrière et rebrousser le train jusqu'aux wagons détachés.

Rien de plus simple, en somme. Mais, – ce qui ne laisse pas de me surprendre, – c'est l'attitude du seigneur Faruskiar en cette circonstance. En effet, c'est lui qui insiste de la façon la plus pressante pour qu'on agisse sans perdre un instant. Il s'adresse à Popof, au mécanicien, au chauffeur, et, pour la première fois, j'entends qu'il parle très intelligiblement la langue russe.

Au surplus, il n'y a pas lieu de discuter. Nous sommes tous d'accord sur la nécessité de rétrograder, afin de rejoindre le wagon du mandarin et le fourgon des colis.

Il n'y eut que le baron allemand qui tint à protester. Encore des retards… Sacrifier un temps peut-être long pour un mandarin… un mandarin défunt…

On l'envoya promener.

Quant à sir Francis Trevellyan, il haussait les épaules, il semblait dire :

« Quelle administration… quel matériel !… Voilà des choses qui n'arriveraient pas sur les chemins de fer anglo-indous ! »

Le major Noltitz est frappé comme je le suis de la singulière intervention du seigneur Faruskiar. Ce Mongol, d'habitude si calme, si impassible, avec son regard froid sous sa paupière immobile, il va, vient, en proie à une sorte d'inquiétude furieuse qu'il paraît incapable de maîtriser. Son compagnon n'y met pas moins d'insistance que lui. Cependant, en quoi cela peut-il les intéresser que ces deux wagons se soient détachés ? Ils n'ont même pas de bagages dans le fourgon de queue ! Est-ce donc feu le mandarin Yen-Lou auquel ils se dévouent à ce point ?…

Est-ce pour cette raison que, dans la gare de Douchak, ils observaient si obstinément le wagon qui renferme le corps du défunt ?… Je le vois bien, le major trouve cette façon d'agir extrêmement suspecte.

Le train commence sa marche à reculons, dès que nous avons repris nos places. Le baron allemand essaie de récriminer ; mais le seigneur Faruskiar lui lance un regard si farouche qu'il ne s'expose pas à en recevoir un second et retourne maugréer en son coin.

Le petit jour s'annonçait vers l'est, lorsque les deux wagons sont signalés à un kilomètre, et le train vient doucement les rejoindre, après une heure de marche.

Le seigneur Faruskiar et Ghangir ont voulu assister au rattachement des voitures qui fut fait avec toute la solidité possible. Le major Noltitz et moi, nous observâmes que tous deux échangeaient quelques paroles avec les trois autres Mongols. Après tout, il n'y a pas lieu de s'en étonner, puisque ce sont des compatriotes.

Chacun remonte alors en wagon, et le mécanicien force de vapeur afin de regagner une partie du temps perdu.

Néanmoins le train n'arrive à Kachgar qu'avec un retard assez considérable, et il est quatre heures et demie du matin, lorsqu'il entre dans la capitale du Turkestan chinois.

CHAPITRE XVI

La Kachgarie, c'est le Turkestan oriental, qui se métamorphose graduellement en Turkestan russe.

Des écrivains de la *Nouvelle Revue* ont dit :

« L'Asie centrale ne sera un grand pays que le jour où l'administration moscovite aura mis la main sur le Tibet, ou lorsque les Russes domineront à Kachgar. »

Eh bien ! c'est chose à demi faite. La percée du Pamir a permis de relier le railway russe avec le chemin de fer qui dessert le Céleste-Empire d'une frontière à l'autre. La capitale de la Kachgarie est maintenant aussi moscovite que chinoise. La race slave et la race jaune s'y coudoient, y vivent en parfait accord. Combien de temps feront-ils bon ménage ? À d'autres que moi de prévoir l'avenir ; je me contente du présent.

Arrivée à quatre heures et demie, départ à onze heures. Le Grand-Transasiatique s'est montré généreux. J'aurai le loisir de voir Kachgar, à la condition, toutefois, de diminuer d'une bonne heure le temps qui nous est octroyé.

En effet, ce qui n'a pas été fait à la frontière va être fait à Kachgar. Russes et Chinois se valent, lorsqu'il s'agit de formalités vexatoires, papiers à vérifier, passeports à signer, etc. C'est le même tatillonnage, à la fois minutieux et méticuleux ; il faudra nous y soumettre. Ne pas oublier qu'elle est terrible et menaçante, la formule que le fonctionnaire du Céleste-Empire appose au bas de ses actes : « Tremblez et obéissez ! » Donc, je suis disposé à obéir, et je reviendrai comparaître devant les autorités de

la frontière. Je me rappelle, d'ailleurs, les craintes manifestées par Kinko, et c'est à son sujet qu'il y aura lieu de trembler, si la visite des voyageurs s'étend jusqu'à celle des colis et des bagages.

Avant l'arrivée du train à Kachgar, le major Noltitz m'avait dit ceci :

« Ne vous imaginez pas que le Turkestan chinois diffère sensiblement du Turkestan russe. Nous ne sommes pas sur la terre des pagodes, des jonques, des bateaux-fleurs, des yamens, des hongs et des tours de porcelaine. Et, d'abord, de même que Boukhara, Merv et Samarkande, Kachgar est une ville double… Il en est de ces cités de l'Asie centrale comme de certaines étoiles : seulement, elles ne gravitent pas l'une autour de l'autre. »

L'observation du major est très juste. Ce n'est plus le temps où les émirs régnaient sur la Kachgarie, où la monarchie de Mohammed-Yakoub s'imposait à toute la province turkestane, où les Célestes, qui voulaient y séjourner, étaient contraints d'abjurer la religion de Bouddha et de Confucius et de se convertir au mahométisme, s'ils voulaient que leur vie fût respectée. Que voulez-vous ? En cette fin de siècle, nous arrivons toujours trop tard, et ces merveilles du cosmorama oriental, ces mœurs si curieuses, ces chefs-d'œuvre de l'art asiatique, ne sont plus qu'à l'état de souvenirs ou de ruines. Les chemins de fer finiront par plier les pays qu'ils traversent à un niveau commun, à une ressemblance commune. Ce sera l'égalité et peut-être la fraternité. À vrai dire, d'ailleurs, Kachgar n'est plus la capitale de la Kachgarie ; c'est une station du Grand-Transasiatique, c'est le point de raccordement entre les railways russes et les railways chinois, et le ruban de fer, qui compte près de trois mille kilomètres depuis la Caspienne jusqu'à cette cité, s'en détache pour se prolonger pendant près de quatre mille encore jusqu'à la capitale du Céleste-Empire.

Je reviens à présent à la double ville. La nouvelle, c'est Yangi-Chahr ; l'ancienne, située à trois milles et demi, c'est Kachgar. J'ai eu l'occasion de les visiter toutes les deux, et je vais dire ce que sont l'une et l'autre.

Première observation : l'ancienne et la nouvelle sont entourées d'une vilaine muraille de terre, qui ne prévient point en leur faveur. Seconde observation : c'est en vain qu'on y chercherait un monument quelconque, puisque les matériaux de construction sont identiques pour les maisons comme pour les palais. Rien que de la terre, et pas même de la terre cuite ! Ce n'est point avec cette espèce de boue séchée au soleil que s'obtiennent des lignes régulières, des profils purs, des sculptures finement fouillées. Il faut à l'art de l'architecture la pierre ou le marbre, et c'est précisément ce qui manque au Turkestan chinois.

Une petite voiture, rapidement menée, nous a conduits, le major et moi, à Kachgar, dont la circonférence mesure trois milles. Le Kizil-Sou, c'est-à-dire la « Rivière-Rouge », qui est plutôt jaune, comme il convient à une rivière chinoise, l'enlace de ses deux bras réunis par deux ponts. Si l'on veut rencontrer quelques ruines plus intéressantes, il est nécessaire de se rendre à courte distance, en dehors de l'enceinte, là où s'exhibent des restes de fortifications, remontant à cinq cents ans ou à deux mille, selon l'imagination des archéologues. Ce qui est autrement certain, c'est que Kachgar a subi le redoutable assaut de Tamerlan, et convenons-en, sans les exploits de ce terrible boiteux, l'histoire de l'Asie centrale serait singulièrement monotone. Il est vrai, depuis cette époque, de farouches sultans lui ont succédé, – entre autres, ce Ouali-Khan-Toulla, qui, en 1857, fit égorger Schlagintweit, l'un des plus savants et des plus audacieux explorateurs du continent asiatique. Deux plaques de bronze, présents des Sociétés de Géographie de Paris et de Saint-Pétersbourg, ornent son monument commémoratif.

Kachgar est un important centre de trafic, dont le mouvement appartient presque en entier aux Russes. Les soies de Khotan, le coton, le feutre, les tapis de laine, les draps, tels sont les principaux articles amenés sur les marchés de la province, et ils s'exportent même au delà de la frontière entre Tachkend et Koulja, vers le nord du Turkestan oriental.

C'est ici, d'après ce que me dit le major, que sir Francis Trevellyan aurait plus spécialement sujet de manifester sa mauvaise humeur. En effet, une ambassade anglaise, dirigée par Chapman et Gordon de 1873 à 1874, fut envoyée de Kachmir à Kachgar par Khotan et Yarkand. À cette époque, les Anglais pouvaient espérer que les relations commerciales s'établiraient à leur profit. Mais au lieu de se rattacher aux railways indous, les chemins de fer russes se sont rattachés aux chemins de fer chinois, et le résultat de ce raccordement a été l'obligation pour l'influence anglaise de céder le pas à l'influence moscovite.

La population de Kachgar est turkomène, mélangée en grande proportion de ces Célestes, qui remplissent volontiers les fonctions de domestiques, d'artisans ou de colporteurs. Moins heureux que Chapman et Gordon, le major Noltitz et moi n'avons pu voir la capitale kachgarienne, alors que les années de l'émir emplissaient ses rues tumultueuses. Plus de ces fantassins Djiguits, qui étaient montés, ni de ces Sarbaz qui ne l'étaient pas. Disparus, ces magnifiques corps des Taifourchis, armés et disciplinés à la chinoise, ces lanciers superbes, ces archers kalmouks, bandant des arcs hauts de cinq pieds, ces « tigres », avec leurs boucliers peinturlurés et leurs fusils à mèche, destinés au rôle de tirailleurs. Tous disparus, les pittoresques guerriers de l'armée kachgarienne, et l'émir avec eux !

À neuf heures, nous sommes de retour à Yangi-Chahr. Là, à l'extrémité de l'une des rues voisines de la citadelle, qu'apercevons-nous ?... M. et Mme Caterna en extatique admiration devant une troupe de derviches musiciens.

Qui dit derviche dit mendiant, et qui dit mendiant évoque le type le plus achevé de la saleté et de la fainéantise. Mais quelle extraordinaire cocasserie de gestes, quelles attitudes dans le maniement de la guitare à longues cordes, quels déhanchements acrobatiques au cours de ces danses, dont ils accompagnent le chant de leurs légendes et de leurs poésies on ne peut plus profanes ! L'instinct du vieil acteur s'est révélé chez notre trial. Il ne peut tenir en place, c'est « plus fort que lui ! »

Aussi, ces gestes, ces attitudes, ces déhanchements, il les imite avec l'entrain d'un ancien gabier doublé d'un grand premier comique, et je vois le moment où il va figurer en ce quadrille de derviches chahuteurs !

« Eh ! monsieur Claudius, me dit-il, ce n'est pas difficile de reproduire les exercices de ces braves gens !... Faites-moi une opérette turkestane, donnez-moi un rôle de derviche, et vous verrez si je n'entre pas dans la peau du bonhomme !

– Je n'en doute pas, mon cher Caterna, ai-je répondu ; mais, avant d'entrer dans cette peau, entrez dans le restaurant de la gare, et venez dire adieu à la cuisine turkomène, car nous serons bientôt réduits à la cuisine chinoise. »

L'offre est acceptée d'autant plus volontiers que la réputation des cuisiniers kachgariens est universellement justifiée, nous fait observer le major.

En effet, M. et Mme Caterna, le major, le jeune Pan-Chao et moi, nous sommes émerveillés et enchantés de la quantité de plats qui nous sont servis, et aussi de leur qualité. Les mets sucrés alternent capricieusement avec les rôtis et les grillades. Puis, ce que le trial et la dugazon ne devront jamais oublier, – pas plus, du reste, que les fameuses pêches de Khodjend, – ce sont certains plats dont l'ambassade anglaise a voulu conserver

le souvenir, puisqu'elle en a consigné la composition dans le récit de son voyage : pieds de cochon saupoudrés de sucre et roussis à la graisse avec un soupçon de marinade, rognons frits avec une sauce au sucre et entremêlés de beignets.

M. Caterna redemande deux fois des premiers et trois fois des seconds.

« Je prends mes précautions, nous dit-il. Qui sait ce que l'office du dining-car nous offrira sur les railways de Chine ! Défions-nous des ailerons de requin, qui risquent d'être quelque peu coriaces, et des nids d'hirondelles, qui ne seront sans doute pas d'une entière fraîcheur ! »

Il est dix heures, lorsqu'un coup de gong annonce que les formalités de police vont commencer. Nous quittons la table, après avoir bu un dernier verre de vin de Chao-Hing, et, quelques instants ensuite, nous étions réunis dans la salle des voyageurs.

Tous mes numéros sont présents, – à l'exception bien entendu de Kinko, qui aurait fait honneur à notre déjeuner, s'il lui eût été possible d'y prendre part. Là se trouvent le docteur Tio-King, son *Cornaro* sous le bras ; Fulk Ephrinell et miss Horatia Bluett, mêlant leurs dents et leurs cheveux – au figuré s'entend ; sir Francis Trevellyan, immobile et muet, intraitable et gourmé, tétant son cigare sur le seuil ; le seigneur Faruskiar, accompagné de Ghangir ; des voyageurs russes, turkomènes et chinois, – en tout de soixante à quatre-vingts personnes. Chacun devra se présenter à son tour devant une table, occupée par deux Célestes en costumes : un fonctionnaire, parlant couramment le russe, un interprète pour les langues allemande, française et anglaise.

Le Céleste est un homme d'une cinquantaine d'années, crâne dénudé, moustache épaisse, longue natte sur le dos, besi-

cles sur le nez. Drapé d'une robe à ramages, obèse comme il convient aux gens distingués de son pays, il n'a point la physionomie engageante. Après tout, il ne s'agit que d'une vérification de papiers, et, puisque les nôtres sont réguliers, peu importe que la mine de ce fonctionnaire soit ou ne soit pas rébarbative.

« Quel air il a ! murmure Mme Caterna.

– L'air d'un Chinois, répond le trial, et, franchement, on ne saurait lui en vouloir ! »

Je suis un des premiers à présenter mon passeport, qui porte les visas du consul de Tiflis et des autorités russes d'Ouzoun-Ada. Le fonctionnaire l'examine attentivement. Avec les procédés de l'administration mandarine, il faut toujours être sur le qui-vive. Néanmoins, cet examen ne soulève aucune difficulté, et le cachet au dragon vert me déclare « bon pour partir ».

Même résultat en ce qui concerne le trial et la dugazon. Cependant, tandis que l'on examine ses papiers, M. Caterna vaut la peine d'être observé. Il prend des attitudes comme un inculpé qui essaye d'attendrir des juges de la correctionnelle, il fait de doux yeux, ses lèvres ébauchent un sourire, il semble implorer une grâce ou tout au moins une faveur, et pourtant le plus difficultueux des Chinois n'aurait pas une observation à lui adresser.

« Parfait, dit l'interprète.

– Merci, mon prince ! » répond M. Caterna avec l'accent du gavroche parisien.

En ce qui concerne Fulk Ephrinell et miss Horatia Bluett, cela passe comme une lettre à la poste. Si un courtier américain et une courtière anglaise n'étaient pas en règle, qui donc le serait ? Oncle Sam et John Bull, c'est tout un.

D'autres voyageurs russes et turkomènes subissent l'épreuve, sans qu'il y ait matière à contestation. Qu'ils appartiennent à la première ou à la seconde classe, ils sont dans les conditions exigées par l'administration chinoise, qui perçoit un droit assez élevé pour chaque visa, payable en roubles, taëls ou sapèques.

Parmi ces voyageurs, je remarque un clergyman des États-Unis, âgé d'une cinquantaine d'années, qui se rend à Pékin ; c'est le révérend Nathaniel Morse, de Boston, un de ces honnêtes débitants de Bibles, un de ces missionnaires yankees, fourrés sous la peau d'un négociant, très habiles en affaires. À tout hasard, je lui attribue le numéro 13 sur mon carnet.

La vérification des papiers du jeune Pan-Chao et du docteur Tio-King ne donne lieu à aucune difficulté, et ceux-ci échangent « dix mille bonjours » des plus aimables avec le représentant de l'autorité chinoise.

Lorsque c'est le tour du major Noltitz, cela donne lieu à un léger incident. Sir Francis Trevellyan, qui venait de se présenter en même temps que lui, ne semble aucunement disposé à lui céder la place. Cependant, tout se borne à des regards hautains et provocateurs. Le gentleman n'a pas seulement pris la peine d'ouvrir la bouche. Il est donc écrit là-haut que je ne connaîtrai pas le son de sa voix !… Le Russe et l'Anglais reçurent chacun le visa réglementaire, et l'affaire n'alla pas plus loin.

Le seigneur Faruskiar, suivi de Ghangir, arrive alors devant le Céleste à lunettes, qui le regarde avec une certaine attention. Le major Noltitz et moi, nous l'observons. Comment subira-t-il cet examen ? Peut-être allons-nous être fixés sur son compte…

Mais quelle est notre surprise et même notre stupéfaction devant l'espèce de coup de théâtre qui se produit en ce moment ?

Après avoir jeté un coup d'œil sur les papiers que lui a présentés Ghangir, le fonctionnaire chinois s'est levé, il s'est incliné respectueusement devant le seigneur Faruskiar en disant :

« Que monsieur l'administrateur du Grand-Transasiatique daigne recevoir mes dix mille respects ! »

Administrateur, voilà donc ce qu'il est, ce seigneur Faruskiar ! Tout s'explique ! Pendant notre trajet à travers le Turkestan russe, il lui a convenu de garder l'incognito, comme fait un grand personnage en pays étranger ; mais, maintenant, sur les railways chinois, il ne se refuse pas à reprendre le rang qui lui appartient avec les égards auxquels il a droit.

Et moi, – en plaisantant, il est vrai, – qui me suis permis de l'identifier au pirate Ki-Tsang ! Et le major Noltitz qui passait son temps à le suspecter ! Enfin je voulais avoir « quelqu'un de marquant » dans notre train… je l'ai, ce quelqu'un, je ferai sa connaissance, je le cultiverai comme une plante rare, et, puisqu'il parle le russe, je l'interviewerai jusqu'aux moelles !

Bon ! Me voici complètement emballé, et à ce point que je ne puis m'empêcher de hausser les épaules, lorsque le major me murmure à voix basse :

« Après tout, c'est peut-être un de ces anciens chefs de bandes, avec lesquels la Compagnie du Transasiatique a traité pour s'assurer leurs bons offices ! »

Voyons, major, soyons sérieux !

La visite des voyageurs touche à sa fin, et les portes allaient s'ouvrir, lorsque le baron Weissschnitzerdörfer paraît. Il est affairé, il est troublé, il est inquiet, il est ahuri, il se démène, il s'agite fébrilement. Pourquoi se remue-t-il, se secoue-t-il, se

baisse-t-il, se relève-t-il, regarde-t-il autour de lui, à la façon des gens qui ont perdu quelque chose de précieux ?…

« Vos papiers ? lui demande l'interprète en allemand.

– Mes papiers, répond le baron, je les cherche… je ne les ai plus… Ils étaient dans mon portefeuille… »

Et il fouille les poches de son pantalon, de son gilet, de son veston, de sa houppelande – il y en a une vingtaine au moins, – et il ne trouve rien.

« Dépêchons… dépêchons ! répète l'interprète. Le train ne saurait attendre…

– Je m'oppose à ce qu'il parte sans moi ! s'écrie le baron. Ces papiers… comment se seraient-ils égarés ?… J'aurai laissé tomber mon portefeuille… On me le rapportera… »

En ce moment, un gong ébranle les échos à l'intérieur de la gare. Le départ va s'effectuer avant cinq minutes. Et l'infortuné Teuton de s'écrier :

« Attendez… attendez !… *Donner vetter !* on peut bien patienter quelques minutes par égard pour un homme qui fait le tour du monde en trente-neuf jours…

– Le Grand-Transasiatique n'attend pas », répond le fonctionnaire-interprète.

Sans nous en préoccuper davantage, le major Noltitz et moi, nous gagnons le quai, tandis que le baron continue de se débattre en présence de l'impassible autorité chinoise.

J'examine le train, et je vois que sa composition a été modifiée en raison de ce que les voyageurs seront moins nombreux

entre Kachgar et Pékin. Au lieu de douze voitures, il n'en compte plus que dix, placées dans l'ordre suivant : locomotive et tender, fourgon de tête, deux wagons de première classe, wagon-restaurant, deux wagons de seconde classe, wagon du défunt mandarin, fourgon de queue. Les locomotives russes, qui nous ont remorqués depuis Ouzoun-Ada, vont être remplacées par des locomotives chinoises, chauffées non plus au naphte, mais avec cette houille dont il existe des gisements considérables en Turkestan et des dépôts aux principales stations de la ligne.

Mon premier soin est de me diriger vers le fourgon de tête. Précisément des employés de la douane sont en train de le visiter, et je tremble pour Kinko…

Il est certain d'ailleurs que la fraude n'a pas été découverte, car la nouvelle eût fait grand bruit. Pourvu que la caisse ait été respectée ? L'a-t-on placée à un autre endroit ? N'a-t-on point mis le devant derrière et le dessus dessous ?… Kinko n'en pourrait plus sortir, et ce serait une complication…

En ce moment, les agents chinois quittent le fourgon dont ils referment la porte, et je n'ai pu jeter un coup d'œil à l'intérieur. L'essentiel est que Kinko n'ait point été saisi en flagrant délit. Dès que cela sera possible, je m'introduirai dans le fourgon, et, comme on dit chez les banquiers, « je vérifierai l'état de la caisse. »

Avant de regagner notre wagon, le major Noltitz me prie de le suivre à l'arrière du train.

La scène dont nous sommes alors témoins ne manque pas d'intérêt ; c'est la livraison de la dépouille du mandarin Yen-Lou, qui est faite par les gardes persans à une escouade de ces soldats de l'Étendard Vert, lesquels forment le corps de gendarmerie chinoise. Le défunt va passer sous la surveillance

d’une vingtaine de Célestes, qui doivent occuper le wagon de deuxième classe précédant le fourgon funéraire. Ils sont armés de revolvers et de fusils, et commandés par un officier.

« Allons, dis-je au major, c’était décidément un grand personnage, ce mandarin Yen-Lou, puisque le Fils du Ciel lui envoie une garde honorifique…

– Ou défensive », répond le major.

Le seigneur Faruskiar et Ghangir ont assisté à cette opération, et cela n’a rien de surprenant. L’administrateur n’a-t-il pas le devoir de veiller sur l’illustre défunt confié aux soins des agents du Grand-Transasiatique ?

Les derniers coups de gong retentissent ; chacun se hâte de regagner son wagon.

Et le baron, qu’est-il devenu ?…

Enfin, le voici qui arrive sur le quai en coup de vent. Ses papiers, il les a retrouvés au fond de sa dix-neuvième poche. Il a obtenu le visa nécessaire… mais il était temps.

« Les voyageurs pour Pékin, en voiture ! » crie Popof d’une voix sonore.

Le train s’ébranle, il part, il est parti.

CHAPITRE XVII

Nous sommes lancés sur les rails d'un chemin de fer chinois à voie unique, traînés par une locomotive céleste, conduits par des mécaniciens de race jaune… Espérons que nous ne serons pas « télescopés » en route, puisque le train compte parmi les voyageurs l'un des principaux fonctionnaires de la Compagnie en la personne du seigneur Faruskiar.

Après tout, s'il survenait quelque accident, cela romprait la monotonie du voyage et me fournirait des épisodes. Je suis forcé de le reconnaître, mes personnages n'ont pas donné jusqu'ici ce que j'en attendais. La pièce ne se corse pas, l'action languit. Il faudrait un coup de théâtre, qui mît tout ce monde en scène, – ce que M. Caterna appellerait « un beau quatrième acte. »

En effet, Fulk Ephrinell et miss Horatia Bluett sont toujours absorbés dans leur tête-à-tête commercial. Pan-Chao et le docteur m'ont amusé un instant, mais ils ne « rendent » plus guère. Le trial et la dugazon ne sont que de simples comiques, auxquels les situations vont manquer. Kinko, Kinko lui-même, sur lequel je fondais tant d'espérances, a passé la frontière sans encombre, il arrivera à Pékin sans peine, il épousera Zinca Klork sans difficultés. Décidément, ça ne marche pas ! Je ne tire rien du feu mandarin Yen-Lou ! Et les lecteurs du *XXe Siècle* qui attendent de moi une chronique vibrante et sensationnelle !

Voyons, est-ce que je serais forcé de me rabattre sur le baron allemand ? Non ! il n'est que ridicule, et le ridicule, qui est l'originalité des sots, ne peut jamais intéresser.

J'en reviens à mon idée ; il me faudrait un héros, et jusqu'à présent ses pas ne se font point entendre dans la coulisse…

Décidément, le moment est venu d'entrer en relation plus intime avec le seigneur Faruskiar. Peut-être sera-t-il moins fermé à présent qu'il ne voyage plus incognito. Nous sommes ses administrés, pour ainsi dire. Il est comme le Maire de notre bourgade roulante, et un Maire se doit à ceux qu'il gouverne. D'ailleurs, au cas que la fraude de Kinko serait découverte, je tiens à m'assurer la protection de ce haut fonctionnaire.

Notre train ne marche qu'à une vitesse modérée depuis qu'il a quitté Kachgar. Sur l'horizon opposé se dessinent les massifs du plateau de Pamir, puis, vers le sud-ouest, s'arrondit le Bolor, c'est-à-dire la ceinture kachgarienne, où pointe la cime du Tagharma, perdue entre les nuages.

Je ne sais trop comment occuper mon temps. Le major Noltitz n'a jamais visité ces territoires que traverse le Grand-Transasiatique, et je n'ai pas la ressource de prendre des notes sous sa dictée. Le docteur Tio-King ne lève pas le nez de dessus son *Cornaro*, et Pan-Chao me paraît posséder mieux Paris que Pékin et la Chine. En outre, lorsqu'il est venu en Europe, il a pris la voie de Suez et ne connaît pas plus le Turkestan oriental que le Kamtschatka. Cependant nous causons volontiers. C'est un aimable compagnon ; mais un peu moins d'amabilité et un peu plus d'originalité feraient autrement mon affaire.

J'en suis donc réduit à me promener d'un wagon à l'autre, flânant sur les plates-formes, interrogeant l'horizon, qui s'obstine à ne point répondre, écoutant de ci de là…

Tiens ! voici le trial et la dugazon, qui semblent se livrer à une conversation très animée. Je m'approche… Ils chantent à mi-voix. Je prête l'oreille :

« J'aim' bien mes dindons… ons… ons »

dit Mme Caterna.

« J'aim' bien mes moutons… ons… ons. »

réplique M. Caterna, trial à tout faire, qui chante les barytons au besoin.

C'est l'éternel duo de Pipo et de Bettina la rougeaude qu'ils répètent pour leurs futures représentations à Shangaï ! Heureux Shangaïens ! Ils ne connaissent pas encore *la Mascotte* !

Ici Fulk Ephrinell et miss Horatia Bluett causent avec un certain entrain, et je surprends ce bout de dialogue :

« Je crains, dit la courtière, que les cheveux soient en hausse à Pékin…

– Et moi, répond le courtier, que les dents soient en baisse. Ah ! s'il éclatait une bonne guerre, où les Russes casseraient la mâchoire aux Célestes… »

Voyez-vous cela ! Se battre pour fournir à la maison Strong Bulbul and Co. de New-York l'occasion d'écouler ses produits !

En vérité, je ne sais qu'imaginer, et nous avons encore six jours de voyage. Au diable le Grand-Transasiatique et son monotone parcours ! Le Great-Trunk de New-York à San-Francisco est plus mouvementé ! Au moins les Peaux-Rouges attaquent quelquefois les trains, et la perspective d'être scalpé en route ne peut qu'ajouter au charme du voyage !

Eh ! qu'est-ce que j'entends réciter ou plutôt psalmodier au fond de notre compartiment ?

« Il n'y a point d'homme, en quelque passe qu'il soit, qui ne puisse s'empêcher de trop manger, et qui ne doive se garantir des maux que cause la réplétion. Ceux qui sont chargés de la direction des affaires publiques y sont même plus obligés que les autres… »

C'est le docteur Tio-King, lisant à haute voix un passage de *Cornaro*, afin de mieux se graver ses principes dans la tête. Eh ! après tout, il n'est pas à dédaigner, ce principe, que le noble Vénitien émet à l'adresse des hommes politiques. Si je l'envoyais par télégramme au conseil des ministres ? Peut-être banquetteraient-ils avec plus de discrétion…

Pendant cette après-midi, si je m'en rapporte à l'indicateur, nous avons franchi le Yamanyar sur un pont de bois. Ce cours d'eau descend des massifs de l'ouest, dont l'altitude n'est pas inférieure à vingt-cinq mille pieds anglais, et sa rapidité est accrue par la fonte des neiges. Parfois, le train circule à travers d'épaisses jungles, au milieu desquelles Popof veut bien m'affirmer que les tigres sont assez nombreux. Nombreux, je veux le croire, mais je n'en ai pas vu un seul. Et pourtant, à défaut des Peaux-Rouges, des Peaux-Tigrées pourraient nous procurer quelques distractions. Quel fait-divers pour un journal, et quelle bonne fortune pour un journaliste ! *Terrible catastrophe… Un train du Grand-Transasiatique attaqué par les tigres… Coups de griffes et coups de fusil… Cinquante victimes… Un enfant dévoré sous les yeux de sa mère…* le tout entremêlé de points suspensifs !

Eh bien, non ! les félins turkomènes ne m'ont même pas donné cette satisfaction ! Aussi je les traite… et j'ai le droit de les traiter d'inoffensifs matous !

Les deux principales stations ont été Yanghi-Hissar, où le train s'est arrêté dix minutes, et Kizil, où il a stationné un quart d'heure. Là fonctionnent quelques hauts fourneaux, le sol étant

ferrugineux, comme l'indique ce mot « kizil », c'est-à-dire rouge.

Le pays est fertile, remarquablement cultivé en blé, maïs, riz, orge et lin sur sa partie orientale. Partout de robustes massifs d'arbres, saules, mûriers, peupliers. À perte de vue, des champs ensemencés avec art, irrigués par de nombreux canaux, des prairies verdoyantes, où sont parqués des troupeaux de moutons, une contrée qui serait moitié Normandie, moitié Provence, n'étaient les montagnes du Pamir à l'horizon. Seulement, cette portion de la Kachgarie a été d'une façon terrible ravagée par la guerre, à l'époque où elle combattait pour conquérir son indépendance. Ces territoires furent ensanglantés à flots, et, le long du railway, le sol est gonflé par les tumuli, sous lesquels sont ensevelies ces victimes de leur patriotisme. Mais enfin, je ne suis pas venu dans l'Asie centrale pour voyager en terre française ! Du nouveau, que diable ! du nouveau, de l'imprévu, de l'intensif !

Ce fut sans l'ombre d'un accident et par une journée assez belle, que notre locomotive entra en gare de Yarkand, à quatre heures du soir.

Si Yarkand n'est pas la capitale administrative du Turkestan oriental, elle est certainement la plus importante cité commerçante de la province.

« Encore deux villes conjointes, dis-je au major Noltitz. Cela, je le tiens de Popof…

– Et cette fois, me répond le major, ce ne sont pas les Russes qui ont bâti la nouvelle.

– Nouvelle ou vieille, ai-je ajouté, je crains qu'elles ne ressemblent à ce que nous avons déjà vu, une muraille de terre,

quelques douzaines de portes trouant l'enceinte, ni monuments ni édifices, et les éternels bazars de l'Orient ! »

Je ne me trompais pas, et c'était trop de quatre heures pour visiter les deux Yarkand, dont la nouvelle est appelée Yanji-Shahr. Heureusement, il n'est plus interdit aux Yarkandaises de circuler à travers les rues, bordées de simples cahutes en pisé, ainsi que cela se pratiquait au temps « des dadkwahs » ou gouverneurs de la province. Elles peuvent se donner le plaisir de voir et d'être vues, et ce plaisir est partagé par les « faranguis », – ainsi sont nommés les étrangers, à quelque nation qu'ils appartiennent. Elles sont fort jolies, ces Asiatiques, avec les longues tresses de leurs cheveux, les chevrons transversaux de leurs corsages, leurs robes de dessous à vives couleurs relevées de dessins chinois en soie de Khotan, leurs bottes brodées à hauts talons, leurs turbans de coquette forme, sous lequel apparaissent des cheveux noirs et des sourcils réunis par un trait.

Un certain nombre de voyageurs chinois, qui étaient descendus à Yarkand, sont remplacés par des voyageurs d'origine identique, – entre autres une vingtaine de coolies, – et nous repartons à huit heures du soir.

La nuit est employée à franchir les trois cent cinquante kilomètres qui séparent Yarkand de Khotan. Une visite que j'ai faite au fourgon de tête m'a permis de constater que la caisse est toujours à la même place. Certains ronflements prouvent que Kinko, emboîté comme à l'ordinaire, dort paisiblement. Je n'ai pas voulu le réveiller, et je le laisse rêver de son adorable Roumaine.

Le lendemain, Popof m'apprend que le train, avec son allure de train omnibus, a passé par Kargalik, point de jonction des routes de Kilian et de Tong. La nuit a été fraîche, car nous sommes encore à l'altitude de douze cent mètres. À partir de la station de Guma, la direction du railway est exactement de

l'ouest à l'est, en suivant à peu près le trente-septième parallèle, – le même qui traverse, en Europe, Séville, Syracuse et Athènes.

Vu un seul cours d'eau de quelque importance, le Karakash, sur lequel apparaissent quelques radeaux en dérive et des files de chevaux et d'ânes aux endroits guéables entre les bancs de cailloux. Il coupe la voie ferrée à une centaine de kilomètres avant Khotan, où nous sommes arrivés à huit heures du matin.

Deux heures d'arrêt, et comme cette ville peut donner un avant-goût des cités célestes, j'ai voulu en prendre un rapide aperçu au passage.

En réalité, on dirait d'une ville turkomène qui aurait été bâtie par des Chinois, ou d'une ville chinoise qui aurait été bâtie par des Turkomènes. Monuments et habitants tiennent de cette double origine. Les mosquées ont un faux air de pagodes, les pagodes ont un faux air de mosquées.

Aussi ne suis-je pas étonné que M. et Mme Caterna, qui n'ont pas voulu manquer cette occasion de mettre un pied en Chine, aient été quelque peu déçus.

« Monsieur Claudius, me fait observer le trial, il n'y a pas ici un décor où l'on puisse jouer la *Prise de Pékin* !

– Mais nous ne sommes pas à Pékin, mon cher Caterna.

– C'est juste, et il faut savoir se contenter de peu.

– Même du plus peu, comme disent les Italiens.

– Eh ! s'ils disent cela, ils ne sont pas déjà si bêtes ! »

Au moment où nous allons remonter en wagon, je vois Popof qui accourt vers moi, en criant :

« Monsieur Bombarnac…

– Qu'y a-t-il, Popof ?

– Un employé du télégraphe m'a demandé s'il n'y avait pas dans le train un correspondant du *XXe Siècle*.

– Un employé du télégraphe ?…

– Oui, et, sur ma réponse affirmative, il m'a remis cette dépêche pour vous.

– Donnez… Donnez ! »

Je prends la dépêche qui m'attendait depuis plusieurs jours. Est-ce une réponse au télégramme envoyé de Merv à mon journal relativement au mandarin Yen-Lou ? J'ouvre la dépêche… je la lis… et elle me tombe des mains. Voici ce qu'elle contenait :

Claudius Bombarnac reporter XXe Siècle

Khotan Turkestan Chinois.

« Ce n'est pas corps mandarin que railway ramène à Pékin c'est trésor impérial valeur quinze millions envoyé de Perse en Chine ceci annoncé dans journaux de Paris depuis huit jours tâchez à l'avenir être mieux informé. »

CHAPITRE XVIII

Des millions… ce sont des millions que renferme ce prétendu wagon mortuaire ! »

Malgré moi, cette phrase imprudente vient de m'échapper, de telle sorte que le secret du trésor impérial est à l'instant connu de tous, employés de la gare, voyageurs du train. Ainsi pour plus de sécurité, le gouverneur persan – d'accord avec le gouvernement chinois – a voulu laisser croire au transport du corps d'un mandarin, alors qu'il s'agissait du transport d'un trésor à Pékin valant quinze millions de francs…

Dieu me pardonne, quelle gaffe, – explicable assurément, – quelle gaffe j'avais commise ! Mais pourquoi me serais-je défié de ce que Popof m'avait dit, et pourquoi Popof aurait-il suspecté ce que lui avaient affirmé les employés persans touchant le mandarin Yen-Lou ?… Il n'existait aucune raison de mettre leur véracité en doute.

Je n'en suis pas moins profondément humilié dans mon amour-propre de chroniqueur, et très chagriné du rappel à l'ordre que cet impair m'a valu. Toutefois, je me garde bien de souffler mot de ma mésaventure, même au major. Est-ce croyable ? à Paris, le *XXe Siècle* est mieux informé que je ne le suis sur le Grand-Transasiatique de ce qui concerne ce railway ! Il sait que c'est un trésor impérial que nous traînons à la queue de notre train, et je l'ignorais ! Ô déceptions du reportage ! Maintenant, le secret est divulgué, et nous ne tardons pas à apprendre que ce trésor, composé d'or et de pierres précieuses déposé jadis entre les mains du Shah de Perse, est expédié à son légitime propriétaire, le Fils du Ciel.

Voilà pourquoi le seigneur Faruskiar, qui en était avisé en qualité d'administrateur de la Compagnie, a pris notre train à Douchak afin d'accompagner ce trésor jusqu'à destination. Voilà pourquoi Ghangir et lui, – et les trois Mongols, leurs agents, – ont si sévèrement surveillé ce wagon précieux, pourquoi ils se sont montrés si inquiets quand il a été abandonné après la rupture de la barre, pourquoi ils ont mis une si furieuse insistance à l'aller reprendre… Oui ! Tout s'explique !

Voilà aussi pourquoi une escouade de soldats chinois est venue recevoir livraison du wagon à Kachgar, après en avoir donné décharge aux employés persans ! Voilà pourquoi Pan-Chao ne pouvait avoir entendu parler du mandarin Yen-Lou, aucun haut personnage de ce nom n'ayant existé dans le Céleste-Empire !

Nous sommes partis à l'heure réglementaire, et, on le pense, nos compagnons de voyage ne parlent plus que de ces millions qui suffiraient à enrichir tout le personnel du train.

« Ce prétendu wagon funéraire m'avait toujours paru suspect, me dit le major Noltitz, et c'est pour cela que j'avais interrogé Pan-Chao au sujet du feu mandarin.

– Je me rappelle, en effet, ai-je répondu, et je n'avais pas compris le motif de votre question. Ce qui est certain, c'est que nous voici maintenant avec un trésor à la remorque…

– Et j'ajoute, reprit le major, que le gouvernement chinois a prudemment fait de lui donner une escorte de vingt hommes bien armés. Depuis Khotan jusqu'à Lan-Tchéou, le train aura deux mille kilomètres de désert à franchir, et la sécurité du railway laisse à désirer à travers le Gobi…

– D'autant plus, major, que, d'après ce que vous m'avez dit, le redoutable Ki-Tsang a été signalé sur les provinces septentrionales du Céleste-Empire…

– En effet, monsieur Bombarnac, et un coup de quinze millions, c'est un beau coup pour un chef de bandits.

– Mais comment ce chef aurait-il pu être informé de l'envoi du trésor impérial ?…

– C'est gens-là savent toujours ce qu'ils ont intérêt à savoir. »

Oui, pensai-je, et bien qu'ils ne lisent pas *XXe Siècle* !

Et je me sentis rougir en songeant à ma bévue, qui me vaudra certainement les malédictions de Chincholle. Entre temps, divers propos s'échangeaient sur les plates-formes, chacun faisant ses réflexions. L'un préférait voyager avec des millions plutôt que de traîner un cadavre, fût-ce celui d'un mandarin de première classe. L'autre trouvait que le transport d'un tel trésor n'allait point sans quelque danger pour la sécurité des voyageurs. Et c'est même cette opinion que soutient le baron Weissschnitzerdörfer au cours d'une sortie furibonde contre Popof.

« Il fallait prévenir, monsieur, il fallait prévenir ! répète-t-il. Ces millions-là, on sait à présent qu'ils sont convoyés par le train, et cela peut donner l'idée de l'attaquer !… Or, une attaque, en admettant qu'on la repousse, entraînerait des retards, et des retards… je ne puis les admettre… Non, monsieur je ne le puis !

– Personne ne nous attaquera, monsieur le baron, répond Popof, personne n'y songe !

– Et qu'en savez-vous, monsieur, qu'en savez-vous ?

– Un peu de calme, je vous prie.

– Non ! je ne me calmerai pas, et, si la circulation est entravée, j'en rendrai la Compagnie responsable ! »

C'est entendu, cent mille florins de dommages-intérêts à monsieur le baron du « Tour du Monde » !

Passons aux autres voyageurs.

Fulk Ephrinell, on n'en doute pas, ne peut considérer cet incident qu'à un point de vue très pratique.

« Il est certain, dit-il, que nos risques sont notablement accrus par l'adjonction de ce trésor, et en cas d'accident provenant de ce fait, la *Life Travellers Society*, à laquelle je me suis assuré, refuserait sans doute de payer des risques, dont la Compagnie du Grand-Transasiatique a toute la responsabilité.

– En effet, répond miss Horatia Bluett, et sa situation vis-à-vis du Céleste-Empire eût été grave, si l'on n'avait pas retrouvé les wagons abandonnés. N'est-ce pas votre avis, Fulk ?

– Entièrement, Horatia ! »

Horatia et Fulk – tout court !

Le couple anglo-américain avait raison ; cette perte énorme aurait été mise au compte du Grand-Transasiatique, car la Compagnie ne pouvait ignorer qu'il s'agissait d'un envoi d'or et de pierres précieuses, et non de la dépouille du mandarin Yen-Lou, – ce qui engageait sa responsabilité personnelle.

Quant aux époux Caterna, ces millions qui roulent à la queue du train ne paraissent pas autrement les émouvoir. Cela n'inspire au trial que cette réflexion :

« Hein, Caroline, quel beau théâtre on pourrait bâtir avec cet argent-là ! »

Mais le mot de la situation a été dit par ce clergyman, qui est monté à Kachgar, le révérend Nathaniel Morse :

« Il est toujours inquiétant de traîner après soi une poudrière ! »

Rien de plus juste, et ce wagon, avec son trésor impérial, c'est une poudrière qui peut faire sauter notre train.

Le premier chemin de fer, établi en Chine vers 1877, a réuni Shangaï à Fou-Tchéou. Quant au Grand-Transasiatique, il suit à peu de chose près le tracé russe qui fut proposé en 1874 par Tachkend, Kouldja, Kami, Lan-Tchéou, Singan et Shangaï. Ce railway ne pénètre pas à travers ces provinces populeuses du centre, que l'on peut comparer à de vastes et bourdonnantes ruches d'abeilles, – abeilles extraordinairement prolifiques. Autant que possible, il forme une ligne droite jusqu'à Sou-Tchéou avant de se courber vers Lan-Tchéou.[3] S'il dessert quelques grandes cités, c'est par les embranchements qu'il jette vers le sud et vers le sud-est. Entre autres, un de ces embranchements, celui de Taï-Youan à Nanking, doit relier ces deux villes des provinces de Chan-si et de Chen-Toong. Mais, à cette époque, la construction inachevée d'un important viaduc en retardait encore l'exploitation.

Ce qui est entièrement terminé, ce qui assure une communication directe à travers l'Asie centrale, c'est la ligne principale du Grand-Transasiatique. Les ingénieurs n'ont pas eu plus de

---

[3] La terminaison « fou » indique les capitales de province ou les villes de premier rang, la terminaison « tchéou » indique les villes de deuxième rang.

difficulté à la construire que le général Annenkof n'en a éprouvé pour le Transcaspien. Les déserts du Kara-Koum et du Gobi se ressemblent ; même horizontalité du sol, même absence de hauteurs ou de bassures, facilité identique pour la pose des traverses et des rails. S'il eût fallu attaquer l'énorme chaîne des monts Kuen-Lun, Nan-Chan, Amie, Gangar-Olal, qui se dessine à la frontière du Tibet, les obstacles eussent été tels qu'un siècle n'aurait pas suffi à les franchir. Au contraire, sur un terrain plat et sablonneux, le railway a pu s'avancer rapidement jusqu'à Lan-Tchéou, comme un long Decauville de trois kilomètres.

Ce n'est qu'aux environs de cette cité que l'art de l'ingénieur a dû engager une lutte énergique contre la nature. C'est là que s'effectue la pénétration coûteuse et pénible à travers les provinces de Kan-Sou, de Chan-si et de Petchili.

Chemin faisant, je me bornerai à indiquer quelques-unes des principales stations où le train doit faire halte pour le renouvellement de l'eau et du combustible. Sur la droite de la voie, le regard ne cessera d'être distrait par un lointain horizon de montagnes, ce pittoresque enchevêtrement qui encadre au nord le plateau tibétin. Sur la gauche, il se perdra longtemps à la surface des interminables steppes du Gobi. C'est l'ensemble de ces territoires qui constitue réellement l'Empire chinois, sinon la vraie Chine, et le railway ne nous la révélera qu'aux approches de Lan-Tchéou.

Ainsi, tout s'accorde pour que cette seconde partie du voyage soit assez peu intéressante, – à moins que le Dieu des chroniqueurs veuille bien nous donner en incidents ce que la nature nous refuse en impressions. Ce me semble, nous possédons céans divers éléments dont, avec un peu de bonheur et d'imagination, je devrai tirer pied ou aile.

À onze heures, le train quitte la gare de Khotan, et il est près de deux heures après-midi, lorsqu'il arrive à Keria, ayant

laissé en arrière les petites stations d'Urang, de Langar, de Pola et de Tschiria.

En 1889-90, ce tracé fut précisément parcouru par Pevtzoff depuis Khotan jusqu'au Lob-Nor, au pied du Kouen-Lun qui sépare le Turkestan Chinois du Tibet. Le voyageur russe passa par Keria, Nia, Tchertchen comme nous allions le faire si facilement alors que sa caravane fut aux prises avec tant de périls et de difficultés, – ce qui ne l'empêcha pas de rapporter dix mille kilomètres de levés, sans compter les cotes d'altitude et la longitude d'un certain nombre de points géographiques. C'est un honneur pour le gouvernement moscovite d'avoir ainsi continué l'œuvre de Prjevalsky.

De la gare de Keria on aperçoit encore vers le sud-ouest les hauteurs du Karakorum et la pointe du Dapsang, auquel différents cartographes attribuent une élévation supérieure à huit mille mètres. À ses pieds s'étend la province de Kachmir. Là, l'Indus commence à s'épancher en sources modestes qui alimentent l'un des grands fleuves de la péninsule. Là se détache du plateau de Pamir l'énorme chaîne de l'Himalaya que dominent les plus hautes cimes du globe.

Depuis Khotan nous avons franchi cent cinquante kilomètres en quatre heures. Allure très modérée, mais nous ne devons pas retrouver sur cette partie du Transasiatique les vitesses du Transcaspien. Ou bien les locomotives chinoises sont moins rapides, ou, grâce à leur indolence naturelle, les mécaniciens s'imaginent qu'un rendement de trente à quarante kilomètres à l'heure, c'est le maximum qui puisse être obtenu sur les railways du Céleste-Empire.

À cinq heures du soir, autre station, Nia, où le général Pevtzoff avait établi un observatoire météorologique. Ici l'arrêt n'est que de vingt minutes. J'ai le temps de faire emplette de

quelques provisions à la buvette de la gare. À qui elles sont destinées, on le devine.

Les voyageurs que nous prenons en route ne sont plus que des gens d'origine chinoise, hommes ou femmes. Il est rare qu'ils occupent les wagons de première classe, et, d'ailleurs, ce n'est que pour de courts trajets.

Nous n'étions partis que depuis un quart d'heure, lorsque Fulk Ephrinell, l'air grave d'un négociant qui va traiter une affaire, vient me rejoindre sur la plate-forme de notre wagon.

« Monsieur Bombarnac, me dit-il, j'ai un service à vous demander. »

Eh ! pensai-je, il sait bien me rencontrer, ce Yankee, lorsqu'il a besoin de moi.

« Trop heureux, si je puis vous obliger, monsieur Ephrinell, ai-je répondu. De quoi s'agit-il ?

– Je viens vous prier de me servir de témoin.

– Une affaire d'honneur !... Et avec qui, s'il vous plaît ?...

– Avec miss Horatia Bluett.

– Vous vous battez avec miss Horatia Bluett ? me suis-je écrié en riant.

– Pas encore... je l'épouse.

– Vous l'épousez ?...

– Oui, une femme précieuse, très entendue aux choses du commerce, teneuse de livres distinguée...

– Mes compliments, cher monsieur Ephrinell ! Vous pouvez compter sur moi…

– Et, sans doute, sur monsieur Caterna ?…

– Il ne demandera pas mieux, et, s'il y a un repas de noce, il chantera au dessert…

– Tant qu'il lui plaira, me répond l'Américain. Passons aux témoins de miss Horatia Bluett…

– C'est juste.

– Pensez-vous que le major Noltitz accepterait ?…

– Un Russe est trop galant pour refuser… Je lui en ferai la proposition, si vous le voulez.

– Je vous remercie d'avance. Quant au second témoin… je suis un peu embarrassé… Cet Anglais, sir Francis Trevellyan…

– Un signe de tête négatif, c'est tout ce que vous obtiendriez de lui.

– Le baron Weissschnitzerdörfer ?…

– Demander cela à un homme qui fait le tour du monde, et qui n'en finirait pas de signer avec un nom de cette longueur !…

– Je ne vois alors que le jeune Pan-Chao… ou, à son défaut, notre conducteur Popof… »

– Sans doute, ils se feraient un plaisir… Mais rien ne presse, monsieur Ephrinell, et, une fois à Pékin, le quatrième témoin ne sera pas difficile à trouver…

– Comment… à Pékin ?… Ce n’est pas à Pékin que je compte épouser miss Horatia Bluett !

– Est-ce donc à Sou-Tchéou ou à Lan-Tchéou… pendant un arrêt de quelques heures ?…

– *Wait a bit*, monsieur Bombarnac ! Est-ce qu’un Yankee a le temps d’attendre ?…

– Alors ce serait ?…

– Ici même.

– Dans le train ?…

– Dans le train.

– Alors c’est moi qui vous dirai : *Wait a bit* !

– Pas vingt-quatre heures.

– Voyons, pour célébrer le mariage, il faut…

– Il faut un ministre américain, et nous avons le révérend Nathaniel Morse.

– Il consent ?…

– S’il consent !… Mais il marierait tout le train, si le train le lui demandait.

– Bravo, monsieur Ephrinell !… Un mariage en chemin de fer, voilà qui nous promet quelque agrément.

– Monsieur Bombarnac, il ne faut jamais remettre au lendemain ce qui peut être fait le jour même.

– Oui, je sais… *Time is money*…

– Non ! *Time is time* tout simplement, et n'en perdons jamais rien, fût-ce une minute. »

Fulk Ephrinell me serre la main, et, comme je l'ai promis, je vais commencer les démarches relatives aux témoins que nécessite la cérémonie nuptiale.

Il va de soi que le courtier et la courtière sont libres tous les deux, qu'ils peuvent disposer de leurs personnes, contracter mariage devant un clergyman, ainsi que cela se fait en Amérique, et sans ces fastidieux préliminaires exigés en France et autres pays formalistes. Est-ce un bien, est-ce un mal ? Les Américains pensent que cela est mieux ainsi, et comme l'a dit Cooper, « le mieux de chez eux est le mieux de partout ».

Je m'adresse d'abord au major Noltitz, qui accepte volontiers d'être le témoin de miss Horatia Bluett.

« Ces Yankees sont étonnants, me dit-il.

– Précisément parce qu'ils ne s'étonnent de rien, major. »

Même proposition de ma part, au jeune Pan-Chao.

« Enchanté, monsieur Bombarnac ! me répond-il. Je serai le témoin de cette adorable et adorée miss Horatia Bluett ! Si un mariage entre Anglaise et Américain, avec des témoins français, russe et chinois, n'offre pas toutes les garanties de bonheur, où les rencontrerait-on ? »

Et à présent, au tour de M. Caterna.

S'il accepte, le désopilant trial… plutôt deux fois qu'une !

« Hein ! quelle idée de vaudeville ou d'opérette ! s'écrie-t-il. Nous avons déjà le *Mariage au tambour*, le *Mariage aux olives*, le *Mariage aux lanternes*… Eh bien ! ce sera le *Mariage en railway* ou le *Mariage à vapeur*. Quels bons titres, monsieur Claudius ! Votre bonhomme de Yankee peut compter sur moi ! Témoin vieux ou jeune, père noble ou premier amoureux, marquis ou paysan, à son choix, je me ferai la tête qu'il voudra…

– Gardez votre tête naturelle, monsieur Caterna, ai-je répondu. Elle sera d'un bon effet dans le paysage !

– Et madame Caterna sera de la noce ?…

– Comment donc… la demoiselle d'honneur ! »

Et, en ce qui concerne ces fonctions traditionnelles, il ne faut pas se montrer trop difficile sur le parcours du Grand-Transasiatique.

Quant à la cérémonie, il était trop tard pour qu'elle pût s'accomplir le soir même. Fulk Ephrinell entend, d'ailleurs, que les choses soient convenablement ordonnées, et il a quelques dispositions à prendre. La célébration du mariage ne doit avoir lieu que demain dans la matinée. Les voyageurs en bloc seront priés d'y assister, et le seigneur Faruskiar a bien voulu promettre de l'honorer de sa présence.

Pendant le dîner, il ne fut question que de cela. Après avoir complimenté les futurs époux, qui répondirent avec une grâce tout anglo-saxonne, chacun promit de signer au contrat.

« Et nous ferons honneur à vos signatures ! » ajouta Fulk Ephrinell du ton d'un négociant qui accepte une traite.

La nuit venue, on est allé dormir en rêvant des fêtes du lendemain. Je fais ma promenade habituelle jusqu'au wagon occupé par les gendarmes chinois, et je constate que le trésor du Fils du Ciel est fidèlement gardé. La moitié de l'escouade veille, tandis que l'autre moitié s'abandonne au sommeil.

Vers une heure du matin, j'ai pu rendre visite à Kinko et lui remettre les provisions achetées à la station de Nia. Le jeune Roumain est tout ragaillardi, tout rassuré. Il n'entrevoit plus d'obstacles, il arrivera à bon port.

« J'engraisse au fond de cette boîte, me dit-il.

– Défiez-vous, répondis-je en riant, car vous ne pourriez plus en sortir ! »

Je lui raconte alors l'incident du mariage Ephrinell-Bluett, et comment cette union va être célébrée le lendemain en grande pompe.

« Ah ! fit-il en poussant un soupir, ils ne sont pas obligés d'attendre Pékin, eux !

– Sans doute, Kinko, mais il me semble qu'un mariage contracté en de telles conditions ne doit pas être bien solide ! Après tout, cela regarde ces deux originaux. »

À trois heures du matin, il y eut un arrêt de quarante minutes à la gare de Tchertchen, presque au pied des ramifications du Kouen-Lun. Aucun de nous n'a rien vu du pays triste et désolé, dépourvu d'arbres et de verdure, que le railway traverse en remontant vers le nord-est.

Le jour revenu, notre train court sur cette voie ferrée de quatre cents kilomètres qui sépare Tchertchen de la station de

Tcharkalyk, tandis que le soleil caresse de ses rayons l'immense plaine toute éblouissante d'efflorescences salines.

CHAPITRE XIX

À mon réveil, il me semble que je sors d'un mauvais rêve. Il ne s'agit point de ces songes qui demandent à être interprétés d'après les principes de la Clef d'Or. Non ! rien n'est plus clair. Le chef de bandits Ki-Tsang, qui a préparé un coup de main pour s'emparer du trésor chinois, fait attaquer le train dans les plaines du Gobi méridional… Le wagon est forcé, pillé, dévalisé… L'or et les pierres précieuses, d'une valeur de quinze millions, sont arrachés à la garde des Célestes, qui succombent, après une courageuse défense… Quant aux voyageurs… Encore deux minutes de sommeil, et j'aurais été fixé sur leur sort et le mien.

Mais cela disparaît avec les vapeurs de la nuit. Les songes ne sont point des photographies inaltérables : ils « passent » au soleil et finissent par s'effacer.

En faisant mon petit tour de train de la tête à la queue, comme un bon bourgeois à travers les rues de sa bourgade, je suis rejoint par le major Noltitz. Lorsqu'il m'eut serré la main, il me montra un Mongol installé en deuxième classe, et me dit :

« Ce n'est pas un de ceux que nous avons pris à Douchak en même temps que l'administrateur Faruskiar et Ghangir.

– En effet, répondis-je au major, je n'ai pas encore vu cette figure-là dans le train. »

Popof, à qui je m'adresse, m'apprend que ce Mongol est monté à la station de Tchertchen. Et même, ajoute-t-il, dès son arrivée, l'administrateur a conféré un instant avec lui, – d'où je

conclus que ce nouveau voyageur doit également être un des agents de la Compagnie du Grand-Transasiatique.

Du reste, je n'ai point aperçu le seigneur Faruskiar pendant ma promenade. Est-ce qu'il serait descendu à l'une des petites stations intermédiaires entre Tchertchen et Tcharkalyk, où nous devons arriver vers une heure de l'après-midi ?…

Non, Ghangir et lui se tiennent en ce moment sur la plate-forme antérieure de notre wagon. Ils paraissent se livrer à une conversation animée et ne l'interrompent que pour observer, avec une visible impatience, la vaste plaine vers l'horizon du nord-est. Est-ce donc quelque nouvelle, apportée par le Mongol, qui les a fait ainsi sortir de leurs habitudes de réserve et de gravité ? Et me voilà m'abandonnant à mon imagination, entrevoyant des aventures, des attaques de bandits comme en mon rêve…

Je suis rappelé à la réalité par le révérend Nathaniel Morse, lequel vient me dire :

« C'est pour aujourd'hui… neuf heures… Ne l'oubliez pas, monsieur. »

Au fait, le mariage de Fulk Ephrinell et de miss Horatia Bluett… Ma foi, je n'y pensais plus. Il est temps de regagner le cabinet de toilette de notre wagon. Tout ce que je pourrai faire, ce sera de changer de linge, si je ne puis changer d'habit, et pour cause. Il convient que moi, l'un des deux témoins du marié, je sois présentable, puisque l'autre, M. Caterna, va être magnifique.

En effet, le trial s'est introduit dans le fourgon de bagages – j'en tremble encore pour ce pauvre Kinko ! – et là, aidé de Popof, il a retiré de l'une de ses malles un costume quelque peu défraîchi, mais dont le succès est assuré pour une cérémonie

nuptiale : habit beurre frais à boutons de métal avec bouquet à la boutonnière, cravate à diamant invraisemblable, culotte ponceau à boucles de cuivre, gilet semé de fleurettes, bas chinés, gants de filoselle, escarpins noirs et chapeau gris à longs poils. Combien notre comédien a-t-il dû jouer de mariés ou plutôt d'oncles de mariés de village dans cette tenue traditionnelle !… Il est d'ailleurs superbe, la face épanouie, la barbe rasée de près, les joues bleuâtres, l'œil émerillonné, les lèvres rosées.

Mme Caterna n'est pas moins endimanchée que lui. Ce costume de demoiselle d'honneur, elle l'a aisément emprunté à sa garde-robe : corsage bien pris avec rayures entrecroisées, jupe courte en laine verte, bas mauves soigneusement tirés, chapeau de paille orné de fleurs artificielles auxquelles il ne manque que le parfum, un soupçon de noir sur les paupières et de rouge sur les pommettes. C'est la dugazon de province, et si son mari et elle veulent jouer quelque paysannerie après le dîner de noce, je leur promets force bravos.

C'est à neuf heures que doit être célébré le mariage, annoncé par la cloche du tender, qui sonnera à toute volée, comme une cloche de chapelle. Avec un peu de sens imaginatif, on pourra se croire au village. Mais où cette cloche appellera-t-elle les témoins et les invités ?… Dans le wagon-restaurant, qui a été très convenablement disposé pour la cérémonie, je m'en suis rendu compte.

Ce n'est plus un dining-car, c'est un « hall-car », si l'on veut bien admettre cette expression. La grande table, démontée, a fait place à une petite table, qui servira de bureau. Quelques fleurs, achetées à la station de Tchertchen, sont accrochées aux angles du wagon, lequel est assez vaste pour contenir la plupart des assistants. D'ailleurs, ceux qui ne pourront pas trouver place à l'intérieur resteront sur les plates-formes.

Le personnel voyageur a été prévenu par une simple pancarte, apposée à la porte des wagons de première et de deuxième classe. Elle est libellée en ces termes :

« Monsieur Fulk Ephrinell, de la maison Strong Bulbul and Co. de New-York, a l'honneur de vous inviter à son mariage avec miss Horatia Bluett, de la maison Holmes-Holme de Londres, qui sera célébré dans le dining-car du train du Grand-Transasiatique, ce 22 mai, à neuf heures très précises, par les soins du révérend Nathaniel Morse, de Boston.

« Miss Horatia Bluett, de la maison Holmes-Holme de Londres, a l'honneur de vous inviter à son mariage avec M. Fulk Ephrinell, de la maison Strong Bulbul and Co. de New-York, qui sera célébré, » etc.

En vérité, si je ne tire pas cent lignes de cet incident, je n'entends rien à mon métier.

Entre temps, je m'informe près de Popof de l'endroit exact où le train se trouvera au moment de la cérémonie.

Popof me l'indique sur la carte de l'horaire. Ce point est situé à cent cinquante kilomètres de la station de Tcharkalyk, en plein désert, au milieu de ces plaines que traverse un petit cours d'eau tributaire du Lob-Nor. Pendant une vingtaine de lieues, on ne rencontre pas une seule station, et la cérémonie ne risque point d'être interrompue par un arrêt quelconque.

Il va sans dire que, dès huit heures et demie, M. Caterna et moi, nous sommes prêts à remplir notre mandat.

Le major Noltitz et Pan-Chao ont fait le bout de toilette exigé par cette solennité, – le major, grave comme un chirurgien qui va couper une jambe, le Chinois, avec cet air légèrement gouailleur du Parisien au milieu d'une noce de province.

Quant au docteur Tio-King et à *Cornaro*, l'un portant l'autre, ils seront de cette petite fête. Le noble Vénitien était célibataire, si je ne me trompe ; mais je ne crois pas qu'il ait spécialement donné son opinion au sujet du mariage, étudié sous le rapport de la consommation de l'humide radical, – à moins que ce ne soit au début du chapitre intitulé : *Moyens sûrs et faciles de remédier promptement aux divers accidents qui menacent la vie.*

« Et, ajoute Pan-Chao, qui vient de me citer cette phrase cornarienne, je pense que le mariage peut être rangé parmi l'un de ces accidents-là ! »

Huit heures trois quarts. Personne n'a encore aperçu les futurs conjoints. Miss Horatia Bluett est enfermée dans l'un des cabinets de toilette du premier wagon, où elle s'occupe sans doute de ses ajustements nuptiaux. De son côté, il est probable que Fulk Ephrinell donne un dernier tour au nœud de sa cravate, un dernier poli aux bagues, breloques et autres bijoux de sa joaillerie portative. Je ne suis pas inquiet, nous les verrons paraître sitôt que la cloche aura commencé de tinter.

Je n'ai qu'un regret, c'est que le seigneur Faruskiar et Ghangir soient trop occupés pour se mêler aux joies de ce festival. Pourquoi donc continuent-ils d'interroger du regard l'immense désert ? Devant leurs yeux se développe, non pas quelque steppe cultivé de la région du Lob-Nor, mais le Gobi, qui est aride, triste et morne, ainsi qu'il ressort des rectifications dues à MM. Grjimaïlo, Blanc et Martin. Il y a lieu de se demander à quel propos tous deux l'observent avec une si particulière obstination.

« Si mes pressentiments ne me trompent pas, me dit le major Noltitz, il doit y avoir quelque chose. »

Que signifient ces paroles ?... Mais la cloche du tender, mise en branle, envoie ses joyeux appels. Neuf heures, – il n'est que temps de se rendre au dining-car.

M. Caterna est venu se placer près de moi, et je l'entends qui fredonne :

« C'est la cloche de la tourelle,
Qui tout à cou... p a retenti... »

Pendant que Mme Caterna réplique au trio de la *Dame Blanche* par le refrain des *Dragons de Villars* :

« Et sonne, sonne, sonne,
Et sonne et carillonne... »

en faisant le geste oblique de tirer une corde, conformément aux traditions du théâtre.

Les voyageurs se mettent en marche processionnellement, les quatre témoins d'abord, puis les invités qui arrivent des deux extrémités du village, – je veux dire du train, – des Célestes, quelques Turkomènes, un certain nombre de Tartares, hommes ou femmes, très curieux d'assister à cette cérémonie. Quant aux quatre Mongols, ils sont restés sur la dernière plate-forme, près du wagon au trésor, que les soldats chinois ne doivent pas quitter un instant.

Nous arrivons au dining-car.

Le clergyman est assis devant la petite table sur laquelle est déposé l'acte de mariage qu'il a préparé suivant les formes voulues. Il a visiblement l'habitude de ce genre d'opérations à tout le moins aussi commerciales que matrimoniales.

Le couple Ephrinell-Bluett n'a pas encore paru.

« Ah ça ! dis-je au trial, est-ce qu'ils auraient renoncé à se marier ?…

– S'ils y ont renoncé, répond en riant M. Caterna, le révérend nous remariera à leur place, ma femme et moi… Nous sommes en tenue de noces, et on n'aura pas mis ses grands pavois pour rien !… N'est-ce pas, Caroline ?

– Oui, Adolphe ! » réplique la minaudante dugazon.

Mais cette plaisante réédition du mariage de M. et Mme Caterna n'aura pas lieu. Voici M. Fulk Ephrinell, exactement vêtu ce matin comme il l'était hier, et, – détail à noter, – ayant encore un crayon derrière le lobe de son oreille gauche, car l'honnête courtier vient de terminer un compte pour sa maison de New-York.

Voici miss Horatia Bluett, aussi maigre, aussi sèche, aussi raide que peut l'être une courtière britannique, son cache-poussière pardessus son vêtement de voyage, et, en guise de bijoux, un trousseau de clefs tapageuses, qui pend à sa ceinture.

L'assistance s'est poliment levée à l'entrée des futurs. Après avoir salué à droite et à gauche, tous deux « prennent un temps », comme dirait M. Caterna. Puis ils s'avancent vers le clergyman, qui se tient debout, la main posée sur une Bible entr'ouverte à la page, sans doute, où Isaac, fils d'Abraham et de Sara, épouse Rébecca, fille de Rachel.

On se croirait à l'intérieur d'une chapelle, si un harmonium faisait entendre sa musique de circonstance…

Mais elle m'arrive, la musique ! Si ce n'est point un harmonium, c'est sa monnaie, du moins. Un accordéon s'essouffle entre les mains de M. Caterna. En sa qualité d'ancien marin, il sait

manier cet instrument de supplice, et le voilà qui joue l'affadissant *andante* de la *Norma* avec les nuances les plus accordéonesques !

Cela paraît causer un extrême plaisir aux natifs de l'Asie centrale. Jamais leurs oreilles n'ont été charmées par cette mélodie démodée que l'appareil pneumatique rend d'une façon si expressive !

Enfin tout finit en ce bas monde, – même *l'andante* de la *Norma*, et le révérend Nathaniel Morse commence à servir aux futurs le speech qu'il a déjà maintes fois débité en pareilles circonstances :

« Les deux âmes qui se fusionnent… La chair de la chair… Croissez et multipliez… »

À mon sens, il aurait mieux fait de dire, en nasillant comme un simple tabellion :

« Par devant nous, notaire clergyman, il a été dressé un acte sous la raison sociale Ephrinell Bluett and Co… »

Ma pensée reste inachevée. Des cris retentissent à l'avant de la locomotive. Les freins, brusquement manœuvrés, ont fait résonner leur serrage strident. Quelques secousses successives accompagnent le ralentissement du train. Puis, un heurt violent arrête les wagons au milieu d'un nuage de sable…

Quelle diversion à la cérémonie nuptiale, et « comme nous avons mis notre fil à la terre » cour employer une expression de télégraphistes !

Tout est renversé dans le dining-car, hommes et meubles, futurs et témoins. Personne n'a pu garder son équilibre. C'est un indescriptible pêle-mêle, avec cris de terreur et gémissements

prolongés… Mais, je me hâte de l'indiquer, il n'y a rien de grave, parce que l'arrêt n'a pas été subit.

« Vite… hors du train ! » me dit le major.

CHAPITRE XX

En un instant, les voyageurs, plus ou moins contusionnés et affolés, se sont élancés sur la voie. Ce ne sont que plaintes et questions, faites en trois ou quatre langues différentes, au milieu d'un effarement général.

Le seigneur Faruskiar, Ghangir et les quatre Mongols ont été des premiers à sauter hors des wagons. Tous sont postés sur la voie, le kandjiar d'une main, le revolver de l'autre. Nul doute, un coup a été préparé pour mettre le train au pillage.

En effet, les rails manquent sur une longueur de cent mètres environ, et la locomotive, après avoir buté contre les traverses, s'est arrêtée devant un monticule de sable.

« Comment ! le chemin de fer n'est pas achevé… et l'on m'a donné un billet de Tiflis à Pékin ?… Et j'ai pris ce Transasiatique pour gagner neuf jours sur mon tour du monde ? »

À ces phrases jetées en allemand à l'adresse de Popof, j'ai reconnu la voix de l'irascible baron. Mais, cette fois, c'est à d'autres que les ingénieurs de la Compagnie qu'il aurait dû adresser ses reproches.

Nous interrogeons Popof, tandis que le major Noltitz ne cesse d'observer le seigneur Faruskiar et les Mongols.

« Le baron a tort, nous répond Popof. Le railway est entièrement achevé, et si cent mètres de rails ont été enlevés en cet endroit, c'est dans une intention criminelle…

– Pour arrêter le train… me suis-je écrié.

– Et pour voler le trésor qu'il emporte à Pékin !… réplique M. Caterna.

– Cela n'est pas douteux, dit Popof. Soyons prêts à repousser une attaque…

– Est-ce donc à Ki-Tsang et à sa troupe que nous avons affaire ? » me suis-je écrié.

Ki-Tsang !… ce nom court maintenant parmi les voyageurs et suffit à déterminer une épouvante inexprimable. En ce moment, le major me dit à voix basse :

« Pourquoi Ki-Tsang… plutôt que le seigneur Faruskiar ?…

– Lui, un administrateur du Transasiatique…

– Dame, s'il est vrai que la Compagnie ait fait entrer quelques anciens chefs de bandes dans son conseil pour mieux assurer la circulation des trains…

– Je ne croirai jamais cela, major !

– Comme vous voudrez, monsieur Bombarnac. Mais certes, le Faruskiar savait que ce prétendu fourgon funéraire contenait des millions…

– Allons, major, ce n'est pas l'heure de plaisanter !… »

Non !… c'est l'heure de se défendre, on se défendra courageusement.

L'officier chinois a disposé ses hommes autour du wagon au trésor. Ils sont une vingtaine, et, nous autres voyageurs, non

compris les femmes, une trentaine. Popof distribue les armes, qui ont été emportées en cas d'attaque. Le major Noltitz, M. Caterna, Pan-Chao, Fulk Ephrinell, mécanicien et chauffeur, voyageurs asiatiques et européens, tous sont résolus à combattre pour le salut commun.

Sur la droite de la voie, à une centaine de pas, s'étendent des halliers épais et profonds, sortes de jungles suspects, où, sans doute, sont cachés les bandits, attendant le moment de se précipiter sur le railway.

Soudain des cris éclatent. Les halliers ont livré passage à une troupe qui s'y était embusquée, – une soixantaine de ces Mongols nomades du Gobi. Si ces malfaiteurs l'emportent, le train sera livré au pillage, le trésor du Fils du Ciel sera volé, et, – ce qui nous touche davantage, les voyageurs seront massacrés sans pitié ni merci.

Et le seigneur Faruskiar, que le major Noltitz soupçonne si injustement ?… Je le regarde… Sa physionomie n'est plus la même ; sa belle figure est devenue pâle, sa taille s'est redressée, des éclairs jaillissent entre ses paupières immobiles…

Allons ! Si je me suis trompé sur le compte du mandarin Yen-Lou, du moins je n'ai pas pris un administrateur de la Compagnie du Grand-Transasiatique pour le fameux bandit du Yunnan !

Cependant, dès l'apparition des Mongols, Popof a fait précipitamment rentrer Mme Caterna, miss Horatia Bluett, les autres femmes turkomènes ou chinoises à l'intérieur des wagons. Nous avons pris toutes les précautions pour qu'elles y fussent en sûreté.

Je n'ai pour arme qu'un revolver à six coups, et je saurai m'en servir.

Ah ! je voulais des incidents, des accidents, des impressions de voyage !… Eh bien ! la chronique ne manquera pas au chroniqueur, à la condition qu'il se tire sain et sauf de la bagarre pour l'honneur du reportage et la gloire du *XXe Siècle* !

Mais n'est-il donc pas possible de jeter le trouble parmi les assaillants, en commençant par brûler la cervelle à Ki-Tsang, si c'est Ki-Tsang l'auteur de ce guet-apens ?… C'est ce qu'il y aurait de plus décisif.

Les bandits, après avoir fait une décharge de leurs armes, les brandissent en poussant des cris féroces. Le seigneur Faruskiar, son pistolet d'une main, son kandjiar de l'autre, s'est précipité sur eux, les yeux étincelants, les lèvres recouvertes d'une légère écume. Ghangir est à ses côtés, suivi des quatre Mongols, qu'il excite de la voix et du geste…

Le major Noltitz et moi, nous nous jetons au milieu des assaillants. M. Caterna nous a précédés, la bouche ouverte, ses dents blanches prêtes à mordre, clignant de l'œil, jouant du revolver. Le trial et le grand premier comique ont fait place à l'ancien matelot, qui a reparu pour la circonstance.

« Ces gueux, crie-t-il, ils veulent nous prendre à l'abordage !… Ce chef d'attaque, qui veut nous couler bas !… En avant, en avant, pour l'honneur du pavillon !… Feu de tribord !… Feu de bâbord !… Feu de partout ! »

Et ce n'est plus l'un de ces poignards de théâtre dont il est armé, ce ne sont plus ces pistolets, chargés à la poudre inoffensive d'Édouard Philippe. Non ! Un revolver de chaque main, bondissant comme un gabier de misaine, il tire à droite, à gauche, et, comme il le dit, de tribord, de bâbord, de partout !

De son côté, le jeune Pan-Chao s'expose courageusement, le sourire aux lèvres, entraînant les autres voyageurs chinois. Popof et les employés du train font bravement leur devoir. Il n'est pas jusqu'à sir Francis Trevellyan, de Trevellyan-Hall, qui ne se batte avec un sang-froid méthodique, tandis que Fulk Ephrinell s'abandonne à une furie toute yankee, non moins irrité de l'interruption de son mariage que des dangers que courent ses quarante-deux colis de dents artificielles. Et encore ne sais-je pas si ces sentiments ont une part égale dans son esprit si positif !

Bref, il résulte de tout cela que la troupe de malfaiteurs se heurte à une résistance plus sérieuse qu'elle n'attendait.

Et le baron Weissschnitzerdörfer ?… Eh bien, le baron est un des plus acharnés. Il sue sang et eau, sa fureur l'emporte, au risque de se faire massacrer. Plusieurs fois, il a fallu le dégager. Ces rails enlevés, ce train en détresse, cette attaque en plein désert de Gobi, les retards qui s'en suivront… c'est le paquebot manqué à Tien-Tsin, c'est le voyage autour du monde compromis, c'est l'itinéraire brisé au premier quart du parcours ! Quel accroc donné à l'amour-propre germanique !

Le seigneur Faruskiar, mon héros, – je ne puis l'appeler autrement – déploie une intrépidité extraordinaire, se portant au plus fort de la mêlée, et, quand il a épuisé les coups de son revolver, jouant du kandjiar en homme qui doit avoir souvent vu la mort de près et n'a jamais craint de la braver.

On compte déjà un certain nombre de blessés de part et d'autre, – peut-être même des morts parmi ceux des voyageurs qui sont étendus sur la voie. J'ai eu l'épaule effleurée d'une balle, simple égratignure dont je me suis à peine aperçu. Le révérend Nathaniel Morse n'a pas cru que son caractère sacré lui commandât de se croiser les bras, et, à la manière dont il s'en sert, il ne paraît pas en être à son début dans le maniement des

armes à feu. M. Caterna a son chapeau traversé, et, qu'on ne l'oublie pas, c'est son chapeau de marié de village, son tromblon gris à longs poils. Aussi pousse-t-il un juron archi-maritime, où s'accouplent les tonnerres et les sabords ; puis, d'un coup bien ajusté, il tue net celui qui lui a si impardonnablement troué son couvre-chef.

Cependant la lutte dure depuis une dizaine de minutes avec des alternatives très alarmantes. Le nombre des gens hors de combat s'accroît des deux côtés, et l'issue est encore douteuse. Le seigneur Faruskiar, Ghangir et les Mongols se sont repliés vers le précieux wagon que les gendarmes chinois n'ont pas quitté d'un instant. Mais deux ou trois de ceux-ci ont été frappés mortellement, et leur officier vient d'être tué d'une balle à la tête. Aussi mon héros fait-il tout ce que peut faire le courage le plus ardent pour défendre le trésor du Fils du Ciel.

Je m'inquiète de la prolongation du combat. Il continuera, sans doute, tant que le chef de la bande, – un homme de grande taille à barbe noire, – poussera ses complices à l'assaut du train. Jusqu'alors les coups l'ont respecté, et, malgré tous nos efforts, il est certain qu'il gagne du terrain. Serons-nous donc obligés de nous réfugier dans les wagons comme derrière les murs d'une forteresse, de nous y retrancher, d'y combattre jusqu'au moment où le dernier de nous aura succombé ? Et cela ne peut tarder, si nous ne parvenons pas à arrêter le mouvement rétrograde qui commence à se produire de notre côté…

Au bruit des détonations se joignent maintenant les cris des femmes, dont quelques-unes, affolées, courent sur les plates-formes, bien que miss Horatia Bluett et Mme Caterna cherchent à les retenir à l'intérieur des voitures. Il est vrai, plusieurs balles ont pénétré à travers les panneaux, et je me demande si Kinko n'a pas été atteint dans son fourgon…

Le major Noltitz, qui se trouve près de moi, me dit :

« Ça ne va pas !

– Non, ça ne va pas, ai-je répondu, et je crains que les munitions soient près de manquer ! Il faudrait mettre le chef de ces malfaiteurs hors de combat… Venez, major… »

Mais ce que nous voulons faire, un autre le fait en ce moment.

Cet autre, c'est le seigneur Faruskiar. Après avoir troué les rangs des assaillants, il les a repoussés hors de la voie en dépit des coups dirigés contre lui… Le voici devant le chef des bandits… il lève le bras… il le frappe de son kandjiar en pleine poitrine…

Aussitôt la troupe de battre en retraite, sans même prendre la peine d'enlever ses morts et ses blessés. Les uns détalent par la plaine, les autres disparaissent au plus profond des halliers. Les poursuivre, à quoi bon, puisque la lutte est terminée à notre avantage ?… Et, j'ose le dire, sans l'admirable valeur du seigneur Faruskiar, je ne sais s'il fût resté un seul de nous pour raconter cette histoire !

Cependant le chef des bandits n'est pas mort, bien que le sang coule en abondance de sa poitrine…

Et alors nous sommes témoins d'une scène que je n'oublierai jamais, – une scène qui est toute dans l'attitude des personnages.

Le chef est tombé, un genou à terre, une main dressée, l'autre appuyée sur le sol.

Le seigneur Faruskiar est debout près de lui, le dominant de sa haute taille…

Soudain cet homme se redresse dans un dernier effort, son bras menace son adversaire… il le regarde…

Un dernier coup de kandjiar lui traverse le cœur.

Le seigneur Faruskiar se retourne alors, et, en langue russe, d'une voix parfaitement calme :

« Ki-Tsang est mort, dit-il, et périssent comme lui tous ceux qui s'armeront contre le Fils du Ciel ! »

CHAPITRE XXI

Ainsi, c'était Ki-Tsang qui venait d'attaquer le train du Grand-Transasiatique sur les plaines du Gobi ! Le pirate du Yunnan avait appris qu'un wagon, contenant de l'or et des pierres précieuses d'une valeur énorme, faisait partie de ce train !... Et peut-on s'en étonner, puisque les journaux, même ceux de Paris, avaient publié ce fait-divers depuis plusieurs jours ? Aussi Ki-Tsang avait-il eu le temps de préparer son coup, d'enlever une partie des rails pour intercepter la circulation, et il aurait probablement réussi à s'emparer du trésor impérial, après avoir massacré les voyageurs, si le seigneur Faruskiar ne l'eût abattu à ses pieds. Voilà donc pourquoi notre héros s'était montré si inquiet depuis le matin !... S'il surveillait le désert avec tant d'obstination, c'est qu'il avait été prévenu des projets de Ki-Tsang par le dernier Mongol monté en wagon à Tchertchen !... En tout cas, nous n'avons plus rien à craindre désormais de ce Ki-Tsang. L'administrateur de la Compagnie a fait justice du bandit, – justice expéditive, j'en conviens. Mais nous sommes au milieu des déserts de la Mongolie, où le jury ne fonctionne pas encore – heureusement pour les Mongols.

« Eh bien, dis-je au major, j'espère que vous êtes revenu de vos soupçons à l'égard du seigneur Faruskiar ?

– Dans une certaine mesure, monsieur Bombarnac !... »

Dans une certaine mesure ?... Diable, il est difficile, le major Noltitz !

Mais allons au plus pressé et comptons nos victimes.

Il y a, de notre côté, trois morts y compris l'officier chinois, plus une douzaine de blessés, dont quatre grièvement, les autres assez légèrement, pour qu'ils puissent continuer le voyage jusqu'à Pékin. Popof s'en tire avec une éraflure, M. Caterna avec une égratignure que Mme Caterna veut panser elle-même.

Le major a fait transporter les blessés dans les wagons, et il leur donne tous les soins que permettent les circonstances. Le docteur Tio-King a offert ses services, mais on paraît lui préférer un médecin de l'armée russe, et je le comprends. Quant à ceux de nos compagnons qui ont succombé, il est convenu qu'ils seront ramenés à la prochaine station, où on leur rendra les suprêmes devoirs.

En ce qui concerne les bandits, ils ont abandonné leurs morts. Nous les recouvrirons d'un peu de sable, et tout sera dit.

Au point de la ligne où il s'est arrêté, le train se trouve à une distance à peu près égale de Tcharkalyk et de Tchertchen, les deux seules stations où il soit possible de se procurer des secours. Le malheur, c'est qu'elles ne sont plus en communication télégraphique, Ki-Tsang ayant abattu les poteaux en même temps qu'il enlevait les rails.

Donc la discussion sur le meilleur parti qu'il convenait de prendre n'a pas été de longue durée.

Et, tout d'abord, puisque la locomotive est sortie des derniers rails, il s'agit de l'y remettre ; puis, la voie étant interrompue, le plus simple sera de rebrousser le train jusqu'à Tchertchen, où il attendra que les ouvriers de la Compagnie aient rétabli la circulation, laquelle, avant quarante-huit heures, pourra être reprise dans les conditions normales.

On se met à l'œuvre sans perdre un instant. Les voyageurs ne demandent qu'à venir en aide à Popof et aux agents qui ont à

leur disposition quelques outils, entre autres des crics, des leviers, des marteaux, des clefs anglaises. Aussi parvient-on, non sans peine, à replacer sur les rails le tender et la locomotive, après trois heures de travail.

Le plus difficile est fait. À présent, machine en arrière et à petite vitesse, le train va pouvoir revenir à Tchertchen. Mais que de temps perdu, que de retards ! Aussi quelles récriminations de notre baron allemand, que de *donner vetter*, de *teufels* et autres jurons germaniques s'échappent de sa bouche !

J'ai omis de dire qu'aussitôt la déroute des bandits, les voyageurs, moi le premier, nous avons tenu à remercier le seigneur Faruskiar. Ce héros a reçu nos remerciements avec toute la dignité d'un Oriental.

« Je n'ai fait que mon devoir d'administrateur de la Compagnie », a-t-il répondu non sans une modestie pleine de noblesse.

Puis, sur son ordre, les Mongols ont pris leur part de la besogne. J'ai même observé qu'ils déployaient une ardeur infatigable, – ce qui leur a valu nos sincères félicitations.

Entre temps, le seigneur Faruskiar et Ghangir se sont plusieurs fois entretenu à voix basse, et c'est de cet entretien qu'est née une proposition à laquelle personne ne s'attendait.

« Monsieur le chef du train, dit le seigneur Faruskiar en s'adressant à Popof, mon avis est que mieux vaudrait continuer notre route vers Tcharkalyk plutôt que de revenir en arrière, et cela dans l'intérêt urgent des voyageurs.

– Oui, sans doute, monsieur l'administrateur, répond Popof, cela serait préférable, si la voie n'était pas coupée du côté de Tcharkalyk, ce qui rend la circulation impossible…

– En ce moment, monsieur le chef du train. Mais les wagons ne pourraient-ils passer, si nous rétablissions la voie, ne fût-ce que d'une façon provisoire ? »

Voilà une proposition qui mérite d'être prise en considération. Aussi sommes-nous tous réunis pour la discuter, le major Noltitz, Pan-Chao, Fulk Ephrinell, M. Caterna, le clergyman, le baron Weissschnitzerdörfer, puis une douzaine de voyageurs, – de ceux qui comprennent le russe.

Le seigneur Faruskiar reprend en disant :

« Je viens de parcourir la portion du railway qui a été détruite par la bande de Ki-Tsang. La plupart des traverses sont encore en place. Quant aux rails, ces malfaiteurs les ont simplement rejetés sur le sable, et, en les replaçant bout à bout, il sera facile de conduire le train jusqu'à l'endroit où la voie a été respectée. En vingt-quatre heures, ce travail peut être achevé, et, cinq heures après, nous serons arrivés à Tcharkalyk. »

Excellente idée, à laquelle Popof, le mécanicien, les voyageurs, tous se rallient, et plus particulièrement le baron. Ce plan est exécutable, et, si quelques rails font défaut, il sera possible de reporter en avant ceux qui auront déjà servi et d'assurer ainsi le passage du train.

Décidément, c'est un homme, ce seigneur Faruskiar, c'est notre vrai chef, c'est le personnage que je réclamais, et je crierai son nom à l'univers entier, et je ferai sonner en son honneur toutes les trompettes de la chronique !

Dire que le major Noltitz s'est illusionné jusqu'à voir en lui un rival de ce Ki-Tsang, dont les crimes viennent de recevoir leur châtiment suprême et de sa propre main !

En premier lieu, on s'occupe de replacer les traverses enlevées là où elles ont laissé leur empreinte et la besogne se poursuit sans relâche.

Il va de soi que, n'ayant point à craindre d'être aperçu au milieu du trouble qui a suivi l'attaque, j'ai pu pénétrer dans le fourgon, m'assurer que Kinko était sain et sauf, lui apprendre ce qui venait de se passer, lui recommander la prudence, l'engager à ne pas sortir de sa caisse. Il me l'a promis et je suis tranquille à cet égard.

Il était près de trois heures, lorsqu'on s'est mis au travail. Les rails avaient été supprimés sur une centaine de mètres. Ainsi que l'a fait observer le seigneur Faruskiar, il n'est pas nécessaire de les assujettir solidement. Ce sera la tâche des ouvriers que la Compagnie enverra de Tcharkalyk, lorsque le train aura atteint cette station, l'une des plus importantes de la ligne.

Comme ces rails sont assez lourds, nous nous divisons par escouades. Voyageurs de première et de seconde classe, tous y vont de bon cœur. Le baron déploie une ardeur sans égale. Fulk Ephrinell, qui ne pense pas plus à son mariage que s'il n'avait jamais dû se marier – les affaires avant tout – se met en quatre. Pan-Chao ne le cède à personne, et le docteur Tio-King lui-même cherche à se rendre utile… à la façon du célèbre Auguste, cette mouche du coche des cirques forains.

Diable ! il est chaud, le soleil du Gobi, – ce « chef de rayons » ! dit volontiers M. Caterna.

Seul, sir Francis Trevellyan, de Trevellyan-Hall, reste tranquillement au fond de son wagon. Rien de tout cela ne peut le regarder, ce gentleman.

À sept heures, la voie est rétablie sur une trentaine de mètres. La nuit ne va pas tarder à venir. On décide de se reposer

jusqu'au lendemain. Une demi-journée suffira à terminer le travail, et le train pourra repartir dans l'après-midi.

Nous avons un furieux besoin de manger et de dormir. Après une si rude besogne, quel rude appétit ! On se réunit au dining-car, les uns suivant les autres, sans distinction de classes. Les vivres ne manquent pas, et une large brèche est faite aux réserves des offices. Qu'importe ! on renouvellera les provisions à Tcharkalyk.

M. Caterna est particulièrement gai, dispos, loquace, boute-en-train, facétieux, communicatif, débordant. Au dessert, voici que Mme Caterna et lui entonnent le morceau – en situation, – du *Voyage en Chine*, que nous reprenons avec plus de vigueur que d'ensemble :

« La Chine est un pays charmant,
Qui doit vous plaire assurément… »

Oh ! Labiche, auriez-vous jamais imaginé que cette adorable poésie charmerait un jour des voyageurs en détresse du Grand-Transasiatique !

Et puis, notre trial, – un peu lancé, je l'avoue, – a une idée… Et quelle idée !… Pourquoi ne reprendrait-on pas la cérémonie interrompue par l'attaque du train ?… Pourquoi ne procéderait-on pas à la célébration du mariage ?…

« Quel mariage ?… demande Fulk Ephrinell.

– Le vôtre, monsieur, le vôtre… répond M. Caterna. Est-ce que vous l'avez oublié ?… Elle est bien bonne, celle-là ! »

Le fait est que Fulk Ephrinell d'une part, miss Horatia Bluett, de l'autre, ne semblaient plus se rappeler que, sans

l'agression de Ki-Tsang et de sa bande, ils seraient maintenant unis par les doux liens de l'hyménée.

Mais on est trop fatigué. Le révérend Nathaniel Morse n'en peut plus. Il n'aurait pas la force de bénir les époux, qui n'auraient pas la force de supporter sa bénédiction. On remettra la cérémonie au surlendemain. Entre Tcharkalyk et Lan-Tchéou, il y a neuf cents kilomètres de parcours, et c'est plus qu'il ne faut pour enchaîner solidement ce couple anglo-américain.

Chacun va donc chercher sur les couchettes ou sur les banquettes un sommeil réparateur. Toutefois, les règles de la prudence ne sont point négligées.

En effet, bien que cela paraisse improbable, puisque leur chef a succombé, les bandits pourraient tenter une attaque nocturne. Il y a toujours ces satanés millions du Fils du Ciel, qui doivent exciter leur convoitise, et si nous n'étions pas sur nos gardes…

Que l'on se rassure, c'est le seigneur Faruskiar en personne qui s'est chargé d'organiser la surveillance autour du train. Depuis la mort de l'officier, il a pris le commandement de l'escouade chinoise. Ghangir et lui doivent veiller sur le trésor impérial, et, comme le dit M. Caterna, qui n'est jamais à court de citations empruntées au répertoire de l'Opéra-Comique :

« Cette nuit, les demoiselles d'honneur seront bien gardées ! »

Et, de fait, le trésor impérial le fut mieux que ne l'avait été la belle Athénaïs de Solange entre le premier et le deuxième acte des *Mousquetaires de la Reine*.

Le lendemain, dès l'aube, on est à l'ouvrage. Le temps est superbe. La journée sera chaude. Au 24 mai, en plein désert de l'Asie centrale, la température est telle que l'on pourrait faire durcir des œufs rien qu'en les recouvrant de sable.

Le zèle ne se ralentit point, et les travailleurs ne sont pas moins actifs que la veille. Le rétablissement de la voie s'opère régulièrement. Peu à peu, ayant été placés sur les traverses, les rails se raboutent les uns aux autres, et, vers quatre heures du soir, la circulation peut être reprise.

Aussitôt la machine, qui a été mise en pression, commence à s'avancer lentement ; puis les wagons la suivent, poussés à bras l'un après l'autre, afin de ne point provoquer un déraillement.

Enfin les voici arrivés sans dommage, et maintenant la voie est libre jusqu'à Tcharkalyk… que dis-je ? jusqu'à Pékin !

Nous reprenons nos places, et Popof donne le signal du départ, au moment où M. Caterna entonne le refrain de victoire des marins du vaisseau-amiral d'*Haydée*.

Mille hurrahs lui répondent !…

À dix heures du soir, le train fait son entrée en gare de Tcharkalyk.

Le retard a été de trente heures exactement. Mais, trente heures, n'est-ce pas assez pour que le baron Weissschnitzerdörfer manque le paquebot de Tien-Tsin allant à Yokohama ?…

CHAPITRE XXII

Ainsi, moi qui voulais un incident, j'ai été servi à souhait, et je n'aurais qu'à remercier le Dieu des reporters, s'il n'y avait pas eu de victimes de notre côté. Je suis sorti sain et sauf de la bagarre. Tous mes numéros sont intacts, hormis deux ou trois éraflures insignifiantes. Seul, mon numéro 4 a été traversé d'une balle de part en part – dans son chapeau de noce.

À présent, je n'ai plus en perspective que la reprise du mariage Bluett-Ephrinell ! et le dénouement de l'aventure de Kinko. En effet, je ne pense pas que le rôle du seigneur Faruskiar nous réserve de nouvelles surprises. On peut compter sur le casuel, il est vrai, puisque le voyage est pour durer cinq jours encore. En comprenant le retard occasionné par l'affaire Ki-Tsang, cela fera juste treize jours depuis le départ d'Ouzoun-Ada.

Treize jours… Diable !… Et il y a treize numéros inscrits sur mon carnet… Si j'étais superstitieux, cependant !

Nous sommes restés trois heures à Tcharkalyk. La plupart des voyageurs n'ont point quitté leurs couchettes. On s'est occupé des déclarations relatives à l'attaque du train, des morts que l'autorité chinoise fera ensevelir, des blessés qui doivent être laissés à Tcharkalyk, où les soins ne leur manqueront pas. C'est une bourgade populeuse, m'a dit le jeune Pan-Chao, et j'ai le regret de n'avoir pu la visiter.

Quant à la Compagnie du Grand-Transasiatique, elle enverra sans délai des ouvriers, afin de réparer la voie, relever les poteaux télégraphiques, et, en quarante-huit heures, la circulation pourra être en entier rétablie.

Il va sans dire que le seigneur Faruskiar, avec toute l'autorité d'un administrateur de la Compagnie, a pris part aux diverses formalités qui ont été remplies à Tcharkalyk. Je ne saurais trop faire son éloge. D'ailleurs il est récompensé de ses bons offices par les déférences que lui marque le personnel de la gare.

Trois heures du matin – arrivée à Kara-Bouran, où le train n'a stationné que quelques minutes. C'est là que le railway coupe l'itinéraire du voyage de Gabriel Bonvalot et du prince Henri d'Orléans à travers le Tibet en 1889-90. Voyage autrement complet que le nôtre, autrement pénible, autrement périlleux, voyage circulaire de Paris à Paris, par Berlin, Pétersbourg, Moscou, Nijni, Perm, Tobolsk, Omsk, Sémipalatinsk, Kouldja, Tcharkalyk, Batang, Yunnan, Hanoï, Saigon, Singapore, Ceylan, Aden, Suez, Marseille – le tour de l'Asie et le tour de l'Europe.

Le train fait halte au Lob-Nor à quatre heures et repart à six. Ce lac, dont le général Petzoff a visité les rives en 1889, lorsqu'il revenait de son expédition du Tibet, n'est qu'un vaste marécage semé d'îlots de sable, à peine entourés d'un mètre d'eau. Le pays où le Tarim promène son cours épais et lent, avait déjà été reconnu par les pères Huc et Gabet, les explorateurs Prjevalski et Carey jusqu'à la passe Davana, située à cent cinquante kilomètres vers le sud. Mais, à partir de cette passe, Gabriel Bonvalot et le prince Henri d'Orléans, campant parfois à cinq mille mètres d'altitude, se sont aventurés à travers des territoires vierges, au pied de la superbe chaîne himalayenne.

C'est dans la direction de l'est, vers le Kara-Nor, que pointe notre itinéraire, en longeant la base des monts Nan-Chan, derrière lesquels se développe la région du Tsaïdam. Le railway n'a pas osé s'aventurer au milieu des montagneuses contrées du Kou-Kou-Nor, et c'est en contournant ce massif que nous atteindrons la grande cité de Lan-Tchéou.

Cependant, si le pays est triste, les voyageurs de notre train vont avoir cent raisons de ne pas l'être. Une journée de fête s'annonce avec ce beau soleil, dont les rayons dorent à perte de vue les sables du Gobi. Depuis le Lob-Nor jusqu'au Kara-Nor, il y a trois cent cinquante kilomètres à parcourir, et c'est entre ces deux lacs que s'accomplira le mariage si malencontreusement interrompu de Fulk Ephrinell et de miss Horatia Bluett. Espérons-le, aucun incident ne viendra cette fois retarder le bonheur des deux époux.

Dès l'aube, le wagon-restaurant a été réinstallé pour cette cérémonie, les témoins sont prêts à reprendre leur rôle, et les futurs ne peuvent qu'être dans les mêmes dispositions.

Le révérend Nathaniel Morse, en venant nous prévenir que le mariage sera célébré à neuf heures, nous présente les compliments de M. Fulk Ephrinell et de miss Horatia Bluett.

Le major Noltitz et moi, M. Caterna et Pan-Chao, nous serons sous les armes à l'heure dite.

M. Caterna ne croit pas devoir réendosser son habit de marié villageois, ni Mme Caterna son costume de mariée villageoise. Ils ne s'habilleront que pour le grand dîner qui sera servi à huit heures du soir, – dîner offert par M. Fulk Ephrinell à ses témoins et aux notables des wagons de première classe. Notre trial en gonflant sa joue gauche, me laisse entendre qu'il y aura une « surprise » au dessert. Laquelle ?… Je n'insiste pas par discrétion.

Un peu avant neuf heures, la cloche du tender a été mise en branle. Qu'on se rassure, elle n'annonce point un accident. C'est nous que ses joyeux tintements appellent au dining-car, et nous marchons en procession vers le lieu du sacrifice.

M. Fulk Ephrinell et miss Horatia Bluett sont déjà assis devant la petite table en face du digne clergyman, et nous prenons place autour d'eux.

Sur les plates-formes se sont groupés les curieux empressés à ne rien perdre de la cérémonie nuptiale.

Le seigneur Faruskiar et Ghangir, qui avaient été l'objet d'une invitation personnelle, viennent d'arriver. L'assistance se lève respectueusement pour les recevoir. Ils doivent signer à l'acte de mariage. C'est un grand honneur, et, s'il se fût agi de moi, j'aurais été fier de voir l'illustre nom du seigneur Faruskiar figurer à la dernière page de mon contrat.

La cérémonie est reprise, et, cette fois, le révérend Nathaniel Morse a pu achever son speech, si regrettablement interrompu la surveille. Ni les assistants ni lui n'ont été culbutés par un arrêt prématrimonial du train.

Les deux futurs, – ils ont encore droit à cette qualification, – se lèvent alors, et le clergyman leur demande s'ils consentent à s'accepter réciproquement pour époux.

Avant de répondre, miss Horatia Bluett, se tournant vers Fulk Ephrinell, lui dit, les lèvres pincées :

« Il est bien entendu que la participation de la maison Holmes-Holme sera de vingt-cinq pour cent dans les bénéfices de notre association…

– Quinze, répond Fulk Ephrinell, quinze seulement.

– Ce ne serait pas juste, puisque j'accorde trente pour cent à la maison Strong Bulbul and Co…

– Eh bien, disons vingt pour cent, miss Bluett.

– Soit, monsieur Ephrinell.

– Mais c'est bien parce que c'est vous ! » ajoute M. Caterna, qui murmure cette phrase à mon oreille.

En vérité, j'ai vu le moment où le mariage allait être tenu en échec pour un écart de cinq pour cent !

Enfin tout s'est arrangé. Les intérêts des deux maisons ont été sauvegardés de part et d'autre. Le révérend Nathaniel Morse réitère sa question.

Un oui sec de miss Horatia Bluett, un oui bref de Fulk Ephrinell lui répondent, et les deux époux sont déclarés unis par les liens du mariage.

L'acte est alors signé, eux d'abord, puis les témoins, puis le seigneur Faruskiar, puis les assistants. Enfin le clergyman y appose son nom et son paraphe, – ce qui clôt la série de ces formalités réglementaires.

« Les voilà rivés pour la vie, me dit le trial avec son petit mouvement d'épaule.

– Pour la vie… comme deux bouvreuils ! ajoute en souriant la dugazon, qui n'a point oublié que ces oiseaux sont cités pour la fidélité de leurs amours.

– En Chine, fait observer le jeune Pan-Chao, ce ne sont point les bouvreuils, ce sont les canards mandarins, qui symbolisent la fidélité dans le mariage.

– Canards ou bouvreuils, c'est tout un ! » réplique philosophiquement M. Caterna.

La cérémonie est achevée. On complimente les époux. Chacun retourne à ses occupations. Fulk Ephrinell à ses comptes, mistress Ephrinell à son ouvrage. Rien n'est changé dans le train : il n'y a que deux conjoints de plus.

Le major Noltitz, Pan-Chao et moi, nous allons fumer sur une des plates-formes, laissant à leurs préparatifs M. et Mme Caterna, qui m'ont l'air de faire une répétition en leur coin. C'est probablement la surprise du soir.

Peu varié, le paysage. Toujours ce monotone désert du Gobi avec les hauteurs des monts Humboldt sur la droite, vers la partie qui se rattache aux monts Nan-Chan. Stations assez rares, et encore ne s'agit-il que d'une agglomération de huttes, entre lesquelles la maison du cantonnier produit l'effet d'un monument. C'est là que se renouvellent l'eau et le charbon du tender. Au delà du Kara-Nor, où apparaîtront quelques bourgades, l'approche de la véritable Chine, populeuse et laborieuse, se fera sérieusement sentir.

Cette partie du désert de Gobi ne ressemble guère aux régions du Turkestan oriental que nous avons traversées en quittant Kachgar. Ce sont des territoires aussi nouveaux pour Pan-Chao et le docteur Tio-King que pour nous Européens.

Je dois dire que le seigneur Faruskiar ne dédaigne plus de se mêler à notre conversation. C'est un homme charmant, instruit, spirituel, avec lequel je compte faire plus ample connaissance, lorsque nous serons arrivés à Pékin. Il m'a déjà invité à lui rendre visite en son yamen, et ce sera l'occasion de le mettre à la question… de l'interview. Il a beaucoup voyagé, et semble professer une sympathie particulière pour les journalistes français. Il ne refusera pas de s'abonner au *XXe Siècle*, j'en suis sûr. – Paris, 48 francs ; départements, 56 ; étranger, 76.

Donc, tandis que le train file à toute vapeur, on cause de choses et d'autres. À propos de la Kachgarie, dont le nom a été prononcé, le seigneur Faruskiar veut bien nous donner des détails très intéressants sur cette province, qui fut si profondément troublée par les mouvements insurrectionnels. C'était à l'époque où la capitale, résistant aux convoitises chinoises, n'avait pas encore subi la domination russe. Maintes fois, nombre de Célestes furent massacrés lors des révoltes des chefs turkestans, et la garnison dut se réfugier dans la forteresse de Yanghi-Hissar.

Parmi ces chefs d'insurgés, il y en eut un, cet Ouali-Khan-Toulla, dont j'ai parlé déjà à propos du meurtre de Schlagintweit, et qui devint temporairement le maître de la Kachgarie. C'était un homme très intelligent, mais d'une férocité peu commune. Et le seigneur Faruskiar nous cite un trait, de nature à donner une idée du caractère impitoyable de ces Orientaux.

« Il y avait à Kachgar, dit-il, un armurier de renom, qui, désireux de s'assurer les faveurs d'Ouali-Khan-Toulla, fabriqua un sabre d'un grand prix. L'ouvrage terminé, il chargea son fils, son garçon de dix ans, d'aller offrir ce sabre, espérant que l'enfant recevrait quelque récompense de la royale main. Il en reçut une. Ce personnage, après avoir admiré le sabre, demanda si la lame était de première trempe : « Oui, répondit l'enfant. – Approche alors ! » dit Ouali-Khan-Toulla, et d'un seul coup, il lui abattit la tête qu'il renvoya à son père avec le prix de ce sabre dont il venait d'éprouver l'excellente qualité. »

Ce récit a été fait avec une parfaite justesse d'inflexions. Mais si M. Caterna l'eût entendu, je pense qu'il ne m'aurait pas demandé d'en tirer le sujet d'une opérette turkestane.

La journée s'est écoulée sans incident. Le train a marché avec son allure modérée d'une quarantaine de kilomètres à l'heure, – moyenne qui se fût élevée à quatre-vingts, si on eût

écouté le baron Weissschnitzerdörfer. La vérité est que les mécaniciens et les chauffeurs chinois ne s'inquiétèrent en aucune façon de regagner le temps perdu entre Tchertchen et Tcharkalyk.

À sept heures du soir, nous arrivons au Kara-Nor pour y stationner cinquante minutes. Ce lac, qui n'est pas aussi étendu que le Lob-Nor, absorbe les eaux du Soule-Ho, descendu des monts Nan-Chan. Nos regards sont charmés par les massifs de verdure qui encadrent sa rive méridionale, animée du vol de nombreux oiseaux. À huit heures, lorsque nous quittons la gare, le soleil s'est couché derrière les dunes de sable, et une sorte de mirage, produit par réchauffement des basses couches de l'atmosphère, prolonge le crépuscule au-dessus de l'horizon.

Sitôt partis, sitôt à table. Le dining-car a repris son aspect de restaurant, et voici le repas de noces qui va remplacer le repas réglementaire. Une vingtaine de convives ont été invités à cette agape railwayenne, et en premier lieu le seigneur Faruskiar. Mais, pour une raison ou une autre, il a cru devoir décliner l'invitation de Fulk Ephrinell.

Je le regrette, car j'espérais que ma bonne chance m'aurait placé près de lui.

La pensée me vient alors que ce nom illustre vaut la peine d'être envoyé à la direction du *XXe Siècle*, – ce nom et aussi quelques lignes relatives à l'attaque du train, aux péripéties de la défense. Jamais information n'aura mieux mérité d'être expédiée par un télégramme, si cher qu'il coûte. Cette fois, je ne risque pas de m'attirer une semonce. Nulle erreur possible, dans le genre de celle qui s'est produite à propos du faux mandarin Yen-Lou que j'ai sur la conscience… Il est vrai, c'était dans le pays du faux Smerdis, et là peut être mon excuse.

C’est entendu, dès que nous serons arrivés à Sou-Tchéou, puisque la ligne télégraphique aura été rétablie en même temps que la voie ferrée, je ferai passer une dépêche, qui révélera à l’admiration de l’Europe entière le nom brillant de Faruskiar.

Nous voici à table. Fulk Ephrinell a fait les choses aussi bien que le permettent les circonstances. En vue de ce festin, les provisions ont été renouvelées à Tcharkalyk. Ce n’est plus la cuisine russe, c’est la cuisine chinoise, apprêtée par un cuisinier chinois, à laquelle nous allons faire honneur. Par chance, nous ne serons pas condamnés à manger au moyen de bâtonnets, et les fourchettes ne sont point prohibées des repas du Grand-Transasiatique.

Je suis placé à la gauche de mistress Ephrinell, le major Noltitz à la droite de Fulk Ephrinell. Les autres convives se sont assis au hasard. Le baron allemand, qui n’est point homme à bouder devant un bon morceau, est au nombre des convives. Quant à sir Francis Trevellyan, il n’a pas même répondu par un signe à l’invitation qui lui a été faite.

Pour commencer, potages au poulet et aux œufs de vanneaux ; puis, des nids d’hirondelles, coupés en fils, des jaunes de crabes en ragoût, des gésiers de moineaux, des pieds de cochon rôti préparés à la sauce, des moelles de mouton, des holoturies frites, des ailerons de requin très gélatineux ; enfin, des pousses de bambou au jus, des racines de nénuphar au sucre, – toutes victuailles les plus invraisemblables, arrosées du vin de Chao-Hing, qui est servi tiède dans des théières de métal.

La fête est très gaie, et comment dirais-je ? très intime, – à cela près que le marié ne s’occupe aucunement de la mariée… et réciproquement.

Quel loustic intarissable que notre trial ! Quel jet continu de calembredaines incomprises pour la plupart, de calembours

antédiluviens, de coq-à-l'âne dont il rit de si bon cœur qu'il est difficile de ne pas rire avec lui. Il veut apprendre quelques mots de chinois, et Pan-Chao ayant dit que « tching-tching » signifie merci, il a « tching-tchingué » à tout propos avec des intonations burlesques.

Puis, ce sont des chansons françaises, des chansons russes, des chansons chinoises, – entre autres « le Shiang-Touo-Tching », *la Chanson de la rêverie*, dans laquelle notre jeune Céleste répète que « les fleurs du pêcher sentent bon à la troisième lune et celles du grenadier rouge à la cinquième ».

Ce festin s'est prolongé jusqu'à dix heures. À ce moment, le trial et la dugazon, qui s'étaient éclipsés avant le dessert, font leur entrée, l'un en houppelande de cocher, l'autre en caraco de bonne, et ils ont joué les *Sonnettes* avec un entrain, une verve, un brio !... En vérité, ce ne serait que justice si Claretie, sur la recommandation de Meilhac et d'Halévy, leur faisait une place parmi les pensionnaires de la Comédie-Française.

À minuit, la fête a pris fin. Chacun de nous a regagné son compartiment. Nous n'entendons même pas crier le nom des stations qui précèdent Lan-Tchéou, et c'est entre quatre et cinq heures du matin qu'une halte de quarante minutes nous retient dans la gare de cette bourgade.

Le pays se modifie sensiblement à mesure que le railway descend au-dessous du quarantième degré, afin de contourner la base orientale des monts Nan-Chan. Le désert s'efface peu à peu, les villages sont moins rares, la densité de la population s'accroît. Aux terrains sablonneux se substituent les plaines verdoyantes, et même les rizières, car les montagnes voisines déversent abondamment leurs eaux sur ces hautes régions du Céleste-Empire. Nous ne nous plaignons pas de ce changement, après les tristesses du Kara-Koum et les solitudes du Gobi. Depuis la Caspienne, les déserts ont incessamment succédé aux

déserts, sauf à travers les massifs du plateau de Pamir. Jusqu'à Pékin, maintenant, ni les sites pittoresques, ni les horizons de montagnes, ni les profondes vallées, ne manqueront au parcours du Grand-Transasiatique. Nous entrons en Chine, la véritable Chine, celle des paravents et des porcelaines, sur les territoires de cette vaste province du Kin-Sou. En trois jours, nous serons arrivés au terme du voyage, et ce n'est pas moi, simple correspondant de journal, voué à d'interminables déplacements, qui me plaindrai de sa longueur. Bon pour Kinko, enfermé dans sa caisse, et pour la jolie Zinca Klork, dévorée d'inquiétudes en sa maison de l'avenue Cha-Coua !

Nous faisons halte pendant deux heures à Sou-Tchéou. Mon premier soin est de courir au bureau télégraphique. Le complaisant Pan-Chao veut bien me servir d'interprète. L'employé nous apprend que les poteaux de la ligne ont été relevés, de sorte que les dépêches suivent leur direction normale.

Aussitôt je lance au *XXe Siècle* un télégramme ainsi conçu :

« Sou-Tchéou 25 mai 2h. 25 soir.

« Train attaqué entre Tchertchen et Tcharkalyk par bande du célèbre Ki-Tsang voyageurs ont repoussé attaque et sauvé trésor chinois morts et blessés de part et d'autre chef tué par héroïque seigneur mongol Faruskiar un des administrateurs de Compagnie dont nom doit être objet d'admiration universelle. »

Si cette dépêche ne me vaut pas une gratification de mon directeur…

Deux heures pour visiter Sou-Tchéou, c'est maigre.

Jusqu'alors, en Turkestan, nous avions toujours vu deux villes juxtaposées, une ancienne et une nouvelle. En Chine, ainsi

que le fait observer Pan-Chao, deux villes et même trois ou quatre comme à Pékin, sont emboîtées l'une dans l'autre.

Ici, Taï-Tcheu est la ville extérieure, et Le-Tcheu, la ville intérieure. Ce qui nous frappe d'abord, c'est que toutes deux présentent un aspect désolé. Partout des traces d'incendie, ça et là des pagodes ou des maisons à demi détruites, un amas de ces débris qui ne sont point l'œuvre du temps, mais l'œuvre de la guerre. Cela tient à ce que Sou-Tchéou, prise autrefois par les Musulmans et reprise par les Chinois, a subi les horreurs de ces luttes barbares, qui finissent par la destruction des édifices et le massacre des habitants de tout âge et de tout sexe.

Il est vrai, les populations se refont rapidement au Céleste-Empire, plus rapidement que les monuments ne se relèvent de leurs ruines. Aussi Sou-Tchéou est-elle redevenue populeuse dans sa double enceinte comme dans les faubourgs qui lui donnent accès. Le commerce y est florissant, et, en nous promenant à travers la rue principale, nous avons remarqué de nombreuses boutiques bien achalandées, sans parler des revendeurs ambulants.

Et là, pour la première fois, M. et Mme Caterna ont vu passer, entre les habitants qui se rangeaient plutôt par crainte que par respect, un mandarin à cheval, lequel était précédé d'un domestique portant un parasol à franges, marque de la dignité de son maître.

Puis, il est une curiosité qui vaut la visite à Sou-Tchéou ; là vient aboutir la fameuse Grande-Muraille du Céleste-Empire.

Après avoir redescendu au sud-est vers Lan-Tchéou, cette muraille remonte vers le nord-est en couvrant les provinces du Kian-Sou, de Chan-si et de Petchili jusqu'au nord de Pékin. Ici, ce n'est plus qu'une sorte d'épaulement en terre, rehaussé de quelques tours, ruinées pour la plupart. J'aurais cru manquer à

tous mes devoirs de chroniqueur, si je n'étais allé saluer à son début cette œuvre gigantesque, qui dépasse tous les travaux de nos modernes fortificateurs.

« Est-elle réellement utile, cette Muraille de la Chine ?… m'a demandé le major Noltitz.

– Aux Célestes, je ne sais, ai-je répondu, mais certainement à nos orateurs politiques, auxquels elle sert de comparaison, quand ils discutent des traités de commerce. Sans elle, que deviendrait l'éloquence législative ? »

CHAPITRE XXIII

Je n'ai pas vu Kinko depuis quarante-huit heures, et encore, la dernière fois, n'ai-je pu échanger que quelques paroles pour le rassurer.

La nuit prochaine, j'essaierai de lui rendre visite ; j'ai soin de me procurer des provisions à la gare de Sou-Tchéou.

Nous sommes partis à trois heures. Nos wagons sont attelés à une locomotive plus puissante. À travers ces territoires accidentés, les rampes sont quelquefois assez raides. Sept cents kilomètres nous séparent de l'importante cité de Lan-Tchéou, où nous ne devons arriver que le lendemain matin, en marchant à une vitesse de dix lieues à l'heure.

Je fais observer à Pan-Chao que cette moyenne est relativement peu élevée.

« Que voulez-vous ? me répond-il en croquant des graines de pastèque, vous ne changerez pas et rien ne changera le tempérament des Célestes. Comme ils sont conservateurs à l'excès, ils conserveront cette vitesse, quels que soient les progrès de la locomotion. Et d'ailleurs, monsieur Bombarnac, que l'Empire du Milieu possède des chemins de fer, je trouve déjà cela assez invraisemblable !

– Je ne dis pas le contraire, ai-je répondu. Cependant, quand on se donne des railways, c'est pour en tirer tous les avantages qu'ils comportent.

– Bah ! fit insoucieusement Pan-Chao.

– La vitesse, ai-je répondu, c'est du temps gagné, et gagner du temps…

– Le temps n'existe pas en Chine, monsieur Bombarnac, et il ne peut exister pour une population de quatre cents millions d'hommes. Il en resterait trop peu pour chacun. Aussi n'en sommes-nous même pas à compter par jours et par heures… C'est toujours par lunes et par veilles…

– Ce qui est plus poétique que pratique, ai-je répondu.

– Pratique, monsieur le reporter ! En vérité, vous autres Occidentaux, vous n'avez que ce mot à la bouche ! Être pratique, mais c'est être esclave du temps, du travail, de l'argent, des affaires, du monde, des autres, de soi-même ! Je vous l'avoue, pendant mon séjour en Europe, – demandez au docteur Tio-King, – je n'ai guère été pratique, et maintenant, revenu en Asie, je ne le serai pas davantage. Je me laisserai vivre, voilà tout, comme le nuage se laisse emporter par la brise, le brin de paille par le courant, la pensée par l'imagination…

– Je vois, dis-je, qu'il faut prendre la Chine comme elle est…

– Et comme elle sera probablement toujours, monsieur Bombarnac. Ah ! si vous saviez combien l'existence y est facile, – un adorable *far niente* entre paravents dans le calme des yamens ! Le souci des affaires nous préoccupe peu, le souci de la politique encore moins. Songez donc ! Depuis Fou-Hi, premier empereur en 2950, un contemporain de Noé, nous en sommes à la vingt-troisième dynastie. Actuellement, elle est mandchoue, et ce qu'elle sera plus tard, qu'importe ! Avons-nous un gouvernement ou n'en avons-nous pas, lequel de ses fils le Ciel a-t-il choisi pour faire le bonheur de ses quatre cents millions de sujets, à peine si nous le savons et désirons le savoir ! »

Il est évident que le jeune Céleste a mille et dix mille fois tort, pour employer sa formule numérative ; mais ce n'est pas moi qui l'entreprendrai à ce propos.

Au dîner, M. et Mrs. Ephrinell, placés l'un près de l'autre, ont à peine échangé quelques paroles. Leur intimité semble moins étroite depuis qu'ils ont été mariés. Peut-être sont-ils absorbés dans le calcul de leurs intérêts réciproques, encore mal fusionnés. Ah ! ils ne comptent pas par lunes et par veilles, ces Anglo-Saxons ! Ils sont pratiques, trop pratiques !

La nuit a été fort mauvaise. Le ciel, d'une teinte pourpre et sulfurée, était devenu très orageux vers le soir, l'atmosphère étouffante, la tension de l'électricité excessive. Cela nous vaut un orage « extrêmement réussi ». C'est du moins l'expression dont M. Caterna a cru devoir se servir, en ajoutant qu'il n'a jamais rien vu de mieux, si ce n'est peut-être au second acte du *Freyschütz* pendant la chasse infernale. La vérité est que le train court, pour ainsi dire, au milieu d'une zone éblouissante d'éclairs, à travers un retentissement de foudre que l'écho des montagnes prolonge indéfiniment. Je pense même que le tonnerre a dû tomber à plusieurs reprises ; mais les rails métalliques, s'emparant du fluide, forment comme autant de conducteurs qui préservent les wagons de ses atteintes. C'est, en vérité, un beau spectacle, quelque peu effrayant, ces feux de l'espace que la pluie torrentielle ne peut éteindre, ces décharges continues des nuages, auxquels se mêlent les sifflets stridents de notre locomotive, lorsqu'elle passe devant les stations de Yanlu, de Youn-Tcheng, de Houlan-Sieu et de Da-Tsching.

À la faveur de cette nuit si troublée, j'ai pu communiquer avec Kinko, lui remettre les provisions, et m'entretenir pendant quelques instants avec lui.

« C'est après-demain, m'a-t-il demandé, que nous serons arrivés à Pékin, monsieur Bombarnac ?

– Oui… après-demain, Kinko, si le train ne subit aucun retard.

– Oh ! je ne crains point les retards ! Mais, lorsque ma caisse sera dans la gare de Pékin, je ne serai pas encore rendu à l'avenue Cha-Coua…

– Qu'importé, Kinko, puisque la jolie Zinca Klork se trouvera à la gare…

– Non, monsieur Bombarnac, et je lui ai bien recommandé de n'y pas venir.

– Pourquoi ?…

– Les femmes sont si impressionnables ! Elle chercherait à voir le fourgon où j'ai voyagé, elle réclamerait cette caisse avec une insistance qui pourrait éveiller les soupçons… Enfin, elle risquerait de se trahir…

– Vous avez raison, Kinko.

– D'ailleurs nous n'arriverons en gare que dans l'après-midi, fort tard peut-être, et le camionnage des colis ne se fera que le lendemain…

– C'est probable…

– Eh bien, monsieur Bombarnac, si ce n'est pas abuser, je vous demanderai encore un léger service.

– Qu'attendez-vous de moi ?…

– Que vous veuillez assister au départ de la caisse, afin d'éviter tout accident…

– Je serai là, Kinko, je serai là, je vous le promets. Diable ! des glaces, c'est fragile, et je veillerai à ce qu'on ne les manie pas trop rudement. Et même, si vous le voulez, j'accompagnerai la caisse jusqu'à l'avenue Cha-Coua…

– Je n'osais vous en prier, monsieur Bombarnac…

– Vous aviez tort, Kinko. On ne doit pas se gêner avec un ami, et je suis le vôtre. D'ailleurs, cela me sera très agréable de faire la connaissance de mademoiselle Zinca Klork. Je veux être là, quand on fera livraison de la caisse, la précieuse caisse… je l'aiderai à la déclouer…

– La déclouer, monsieur Bombarnac ! Et mon panneau ?… Ah ! que j'aurai vite fait de sauter à travers mon panneau… »

Un épouvantable coup de tonnerre interrompt notre conversation. J'ai cru que le train allait être jeté hors des rails par la commotion de l'air. Je quittai donc le jeune Roumain et regagnai ma place à l'intérieur du wagon.

Le matin, – 26 mai, sept heures, – arrivée à la gare de Lan-Tchéou. Trois heures d'arrêt – trois heures seulement. Voilà ce que nous vaut l'attaque de Ki-Tsang. Allons, major Noltitz, allons, Pan-Chao, allons, M. et Mme Caterna, en route… Nous n'avons pas une minute à perdre.

Mais, au moment de quitter la gare, nous sommes arrêtés par l'apparition d'un grand, gros, gris, gras et grave personnage. C'est le gouverneur de la ville, en double robe de soie blanche et jaune, éventail à la main, ceinture à boucle, et mantille, – une mantille noire qui ferait meilleur effet sur les épaules d'une manola. Il est accompagné d'un certain nombre de mandarins à

globules, et les Célestes le saluent en rapprochant leurs deux poings qu'ils meuvent de bas en haut avec inclinaison de la tête.

Ah ça ! que vient-il faire, ce monsieur-là ?... Est-ce encore quelque formalité chinoise ?... La visite des voyageurs et des bagages va-t-elle recommencer ?... Et Kinko que je croyais hors de toute complication...

Rien d'inquiétant, il ne s'agit que du trésor dont le Grand-Transasiatique est chargé pour le Fils du Ciel. Le gouverneur et sa suite se sont arrêtés devant le précieux wagon, verrouillé et plombé, et ils le regardent avec cette admiration respectueuse que l'on éprouve, – même en Chine, – devant un coffre-fort renfermant plusieurs millions.

Je demande alors à Popof ce que signifie la présence dudit gouverneur, et si cela nous regarde :

« En aucune façon, répond Popof. L'ordre est venu de Pékin de télégraphier l'arrivée du trésor. C'est ce que le gouverneur a fait, et il attend une réponse pour savoir s'il doit le diriger sur Pékin ou le garder provisoirement à Lan-Tchéou.

– Cela ne saurait nous retarder ?...

– Je ne le pense pas.

– Alors en route », dis-je à mes compagnons. Mais, si la question du trésor impérial nous laisse indifférents, il ne paraît pas en être ainsi du seigneur Faruskiar. Et cependant, que ce wagon parte ou ne parte pas, qu'il reste accroché à notre train ou qu'on l'en décroche, en quoi cela peut-il l'intéresser ? Toutefois, Ghangir et lui semblent très contrariés, bien qu'ils cherchent à n'en rien laisser voir, tandis que les Mongols, prononçant quelques mots à voix basse, jettent au gouverneur de Lan-Tchéou des regards peu sympathiques.

En ce moment, le gouverneur vient d'être mis au courant de ce qui s'est passé pendant l'attaque du train, de la part que notre héros a prise à la défense du trésor impérial, du courage avec lequel il s'est battu, comment il a délivré le pays de ce terrible Ki-Tsang. Et alors, en termes louangeurs que Pan-Chao s'empresse de nous traduire, il remercie le seigneur Faruskiar, il le complimente, il lui fait entendre que le Fils du Ciel saura reconnaître ses services…

L'administrateur du Grand-Transasiatique l'écoute de cet air tranquille qui le caractérise, non sans quelque impatience, je le vois très clairement. Peut-être se sent-il supérieur aux éloges comme aux récompenses, même quand ils viennent de si haut. Je reconnais là toute la fierté mongole.

Mais ne nous attardons pas. Que le wagon au trésor continue ou ne continue pas sur Pékin, peu nous importe ! Ce qui est intéressant, c'est de visiter Lan-Tchéou.

Quoique nous l'ayons fait sommairement, il m'en est resté un souvenir assez net.

Et d'abord, il existe une ville extérieure et une ville intérieure. Pas de ruines, cette fois. Cité bien vivace, population très fourmillante et très active, familiarisée par le chemin de fer avec la présence des étrangers qu'elle ne poursuit plus comme autrefois de ses curiosités indiscrètes. De vastes quartiers occupent la droite du Houan-Ho, large de deux kilomètres. Ce Houan-Ho, c'est le fleuve Jaune, le fameux fleuve Jaune, lequel, après un cours de quatre mille cinq cents kilomètres, précipite ses eaux argileuses dans les profondeurs du golfe de Petchili.

« Est-ce que ce n'est pas à son embouchure près de Tien-Tsin que le baron doit prendre le paquebot pour Yokohama ? demande le major Noltitz.

– C’est là même, ai-je répondu.

– Il le manquera, réplique le trial.

– À moins qu’il ne trotte, notre globe-trotter !

– Le trot d’un âne dure peu, comme on dit, riposte M. Caterna, et il n’arrivera pas…

– Il arrivera si le train n’a plus de retard, fait observer le major. Nous serons en gare de Tien-Tsin, le 23, dès six heures du matin, et le paquebot ne part qu’à onze.

– Qu’il manque le paquebot ou non, mes amis, ai-je répliqué, ne manquons pas notre promenade ! »

En cet endroit, un pont de bateaux traverse le fleuve Jaune, dont le courant est si rapide que le tablier est soumis à un véritable mouvement de houle. Mme Caterna, qui a cru pouvoir s’y hasarder, commence à pâlir.

« Caroline… Caroline… s’écrie son mari, tu vas avoir le mal de mer ! Allons… amène-toi… amène-toi ! »

Mme Caterna « s’amène », et nous remontons vers une pagode qui domine la ville.

Ainsi que tous les monuments de ce genre, cette pagode ressemble à une pile de compotiers, placés les uns sur les autres ; mais ces compotiers sont d’une jolie forme, et ils seraient en porcelaine de Chine qu’on ne pourrait s’en étonner.

Vu, aussi, mais sans y pénétrer, d’importants établissements industriels, une fonderie de canons, une fabrique de fusils, dont le personnel est d’origine indigène. Parcouru un beau

jardin, attenant à la maison du gouverneur, avec son capricieux ensemble de ponts, kiosques, vasques, portes en forme de potiches. Il y a là plus de pavillons et de toits retroussés que d'arbres et d'ombrages. Puis, ce sont des allées pavées de briques, entre les restes du soubassement de la Grande-Muraille.

Il était dix heures moins dix, lorsque nous sommes revenus à la gare, absolument éreintés, car la promenade a été rude, absolument essoufflés, car la chaleur est très forte.

Mon premier soin est de chercher du regard le wagon aux millions. Il est toujours à la même place, l'avant-dernier du train, sous la surveillance des gendarmes chinois.

En effet, la dépêche, attendue par le gouverneur, est arrivée : ordre de diriger ledit wagon sur Pékin, où le trésor sera remis entre les mains du Ministre des Finances.

Où donc est le seigneur Faruskiar ?... Je ne l'aperçois pas. Est-ce qu'il nous aurait faussé compagnie ?...

Non ! le voici sur une des plates-formes, et les Mongols sont remontés dans leur wagon.

Quant à Fulk Ephrinell, il est allé faire quelques courses de son côté, – des échantillons de ses produits à colporter sans doute, – et Mrs. Ephrinell est allée du sien, – un simple marché de cheveux à conclure très probablement. Tous deux reviennent en ce moment et reprennent leur place habituelle, sans même avoir l'air de se connaître.

Quant aux autres voyageurs, ce sont uniquement des Célestes, – les uns à destination de Pékin, les autres ayant pris leurs billets pour les stations intermédiaires, Si-Ngan, Ho-Nan, Lon-Ngan, Taï-Youan. Le train doit compter une centaine de voya-

geurs. Tous mes numéros sont à leur poste. Il n'en manque pas un… Treize, toujours treize !

Nous étions encore sur la plate-forme au moment où le signal du départ a été donné, lorsque M. Caterna demande à Mme Caterna ce qu'elle a trouvé de plus curieux à Lan-Tchéou :

« De plus curieux, Adolphe ?… C'étaient de grandes cages, suspendues aux murs et aux arbres, et qui renfermaient de singuliers oiseaux…

– Singuliers, en effet, madame Caterna, répond Pan-Chao, des oiseaux qui parlaient de leur vivant…

– Comment, c'étaient des perroquets ?…

– Non, des têtes de criminels…

– Quelle horreur ! s'écrie la dugazon avec un jeu de physionomie des plus expressifs.

– Que veux-tu, Caroline, répond sentencieusement M. Caterna, si c'est la mode dans ce pays ! »

CHAPITRE XXIV

Depuis Lan-Tchéou, le railway dessert un pays remarquablement cultivé, arrosé de nombreux cours d'eau, et assez accidenté pour nécessiter de fréquents détours. Aussi les ingénieurs ont-ils dû établir plusieurs ouvrages d'art, ponts et viaducs – ouvrages en charpentes d'une solidité douteuse, et le voyageur n'est guère rassuré, quand il sent ces tabliers fléchir sous le poids du train. Il est vrai, nous sommes dans le Céleste-Empire, et les quelques milliers de victimes d'une catastrophe de chemin de fer compteraient à peine au milieu de ses quatre cents millions d'habitants.

« D'ailleurs, nous dit Pan-Chao, le Fils du Ciel ne va jamais en chemin de fer ! »

Allons, tant mieux.

À six heures du soir, nous arrivons à King-Tchéou, après avoir suivi pendant une partie du trajet les contours capricieux de la Grande-Muraille. De cette immense frontière artificielle, élevée entre la Mongolie et la Chine, il ne reste plus que les quartiers de granit et de quartz rougeâtre qui lui servaient de base, sa terrasse en briques avec parapets de hauteurs inégales, quelques vieux canons rongés de rouille et cachés sous l'épais rideau des lichens, puis des tours carrées, à créneaux dépareillés. L'interminable courtine monte, descend, s'infléchit, se redresse, court à perte de vue en épousant les dénivellations du sol.

À six heures du soir, halte d'une demi-heure à King-Tchéou, dont je n'ai fait qu'entrevoir quelques hautes pagodes,

et vers dix heures, halte de quarante-cinq minutes à Si-Ngan, dont je n'ai pas même aperçu la silhouette.

Toute la nuit a été employée à parcourir les trois cents kilomètres qui séparent cette ville de Ho-Nan, où nous avons stationné pendant une heure.

Je pense que des Londoniens n'auraient pas eu de peine à se figurer que cette ville de Ho-Nan était Londres, et il est possible que mistress Ephrinell s'y soit trompée. Ce n'est pas qu'il y eût là un Strand, avec son extraordinaire va-et-vient de passants et de voitures, ni une Tamise, avec son prodigieux mouvement de gabares et de bateaux à vapeur. Non ! mais nous étions au milieu d'un brouillard si britannique qu'il était impossible de rien voir ni des maisons ni des pagodes embrumées.

Ce brouillard a duré toute la journée, – ce qui a rendu la marche du train assez difficile. Ces mécaniciens célestes sont véritablement très entendus, très attentifs, très intelligents, et méritent d'être donnés en exemple à leurs confrères des railways occidentaux.

Mille chroniques ! nous ne sommes pas favorisés pour notre dernier jour de voyage avant d'arriver à Tien-Tsin ! Que de copie perdue ! Que de reportages anéantis au milieu de ces insondables vapeurs ! Je n'ai rien vu des gorges et ravins, à travers lesquels circule le Grand-Transasiatique, rien de la vallée de Lou-Ngan, où nous stationnons à onze heures, rien des deux cent trente kilomètres que nous avons franchis sous les volutes d'une sorte de buée jaunâtre, digne de ce pays jaune, pour faire halte vers dix heures du soir à Taï-Youan.

Ah ! la maussade journée !

Heureusement, le brouillard s'est dissipé dès les premières heures de la soirée. Il est bien temps, maintenant qu'il fait nuit, – et une nuit très obscure !

Je vais à la buvette de la gare, où j'achète quelques gâteaux et une bouteille de vin. Mon intention est de rendre une dernière visite à Kinko. Nous boirons ensemble à sa santé, à son prochain mariage avec la jolie Roumaine. Il aura voyagé en fraude, je le sais bien, et si le Grand-Transasiatique le savait… Mais le Grand-Transasiatique ne le saura pas.

Pendant la halte, le seigneur Faruskiar et Ghangir se promènent sur le quai, le long du train. Cette fois, ce n'est point le wagon au trésor qui attire leur attention, c'est le fourgon de tête, et ils semblent y mettre une extrême insistance.

Est-ce qu'ils se douteraient que Kinko ?… Non ! cette hypothèse est invraisemblable. Ce sont le chauffeur et le mécanicien qui paraissent être plus particulièrement l'objet de leur examen. Ce sont deux braves Chinois, qui viennent de prendre leur tour de service, et peut-être le seigneur Faruskiar n'est-il pas fâché de voir à quelles gens est confiée, avec le trésor impérial, la vie d'une centaine de voyageurs ?…

L'heure du départ sonne et à minuit la machine démarre en lançant de violents coups de sifflet.

Ainsi que je l'ai dit, la nuit est très noire, sans lune, sans étoiles. De longs nuages rampent à travers les basses zones de l'atmosphère. Il me sera facile de m'introduire dans le fourgon sans être aperçu. Au total, je n'aurai pas abusé de mes visites à Kinko pendant ces douze jours de voyage.

En ce moment, Popof me dit :

« Vous n'allez pas dormir, monsieur Bombarnac ?

– Je ne tarderai pas, ai-je répondu. Après cette journée brumeuse qui nous a chambrés dans nos wagons, j'ai besoin de respirer en plein air. Où le train doit-il s'arrêter ?…

– À Fuen-Choo, lorsqu'il aura dépassé le point où vient s'embrancher la ligne de Nanking.

– Bonsoir, Popof.

– Bonsoir, monsieur Bombarnac. »

Me voici seul.

L'idée me prend alors de me promener jusqu'à l'arrière du train et je m'arrête un instant sur la plate-forme qui précède le wagon au trésor.

Tous les voyageurs, à l'exception des gendarmes chinois, dorment de leur dernier sommeil – le dernier, s'entend, sur le railway du Grand-Transasiatique.

Revenu à l'avant du train, je m'approche de la logette où Popof me paraît être profondément endormi.

J'ouvre alors la porte du fourgon, je la referme, et je signale ma présence à Kinko.

Le panneau s'abaisse, la petite lampe nous éclaire. En échange des gâteaux et de la bouteille de vin, je reçois les remerciements de ce brave garçon, et nous buvons à la santé de Zinca Klork, avec laquelle je ferai demain connaissance.

Il est minuit cinquante. Dans une dizaine de minutes, ainsi que l'a dit Popof, nous aurons dépassé l'endroit d'où se détache l'embranchement de la ligne de Nanking. Cet embranchement,

établi seulement sur une longueur de cinq ou six kilomètres, conduit au viaduc de la vallée de Tjou. Ce viaduc est un gros ouvrage, – je tiens ces détails de Pan-Chao, – et les ingénieurs chinois n'en ont encore édifié que les piles, dont la hauteur est d'une centaine de pieds au-dessus du sol. C'est au raccordement de cet embranchement avec le Grand-Transasiatique qu'est placée l'aiguille, qui permettra de diriger les trains sur la ligne de Nanking ; mais le travail ne sera vraisemblablement pas terminé avant trois ou quatre mois.

Comme je sais que nous devons faire halte à Fuen-Choo, je prends congé de Kinko avec une bonne poignée de main, et je me relève pour sortir…

En ce moment, il me semble que j'entends marcher sur la plate-forme, à l'arrière du fourgon…

« Prenez garde, Kinko ! » dis-je à mi-voix.

La petite lampe s'éteint aussitôt, et nous restons tous les deux immobiles.

Je ne me suis pas trompé… Quelqu'un cherche à ouvrir la porte du fourgon.

« Votre panneau… » dis-je.

Le panneau est relevé, la caisse s'est refermée, et je suis seul au milieu de l'obscurité.

Évidemment ce ne peut être que Popof qui va entrer… Que pensera-t-il, s'il me trouve là ?…

La première fois que j'ai rendu visite au jeune Roumain, je me suis déjà caché entre les colis… Eh bien ! je vais m'y cacher une seconde fois. Lorsque je serai blotti derrière les caisses de

Fulk Ephrinell, il n'est pas probable que Popof puisse m'apercevoir – même à la clarté de sa lanterne.

Cela fait, je regarde…

Ce n'est pas Popof, car il aurait apporté sa lanterne.

J'essaie de reconnaître quelles sont les personnes qui viennent d'entrer… C'est difficile… Elles n'ont fait que glisser entre les colis, et, après avoir ouvert la porte antérieure du fourgon, elles l'ont refermée derrière elles…

Ce sont des voyageurs du train, nul doute à cet égard, mais pourquoi en cet endroit… à cette heure ?…

Il faut le savoir… J'ai le pressentiment qu'il se machine là quelque chose…

Peut-être en écoutant…

Je m'approche de la paroi antérieure du fourgon, et, malgré les ronflements du train, j'entends assez distinctement…

Mille et dix mille diables, je ne me trompe pas !… C'est la voix du seigneur Faruskiar… Il cause avec Ghangir en langue russe… C'est bien lui !… Les quatre Mongols l'ont accompagné… Mais que font-ils là ?… Pour quel motif ont-ils pris place sur la plate-forme qui précède le tender !… Et que disent-ils ?…

Ce qu'ils disent, le voici !… Ces demandes et ces réponses, échangées entre le seigneur Faruskiar et ses compagnons, je n'en perds pas un mot.

« Quand serons-nous à l'embranchement ?…

– Dans quelques minutes.

– Est-on sûr que Kardek soit à l'aiguille ?…

– Oui, puisque cela est convenu. »

Qu'est-ce qui est convenu, et quel peut être ce Kardek dont ils parlent ?…

La conversation reprend :

« Il faudra attendre que nous ayons aperçu le signal, dit le seigneur Faruskiar.

– N'est-ce pas un feu vert ? demande Ghangir.

– Oui… il indiquera que l'aiguille est faite. »

Je ne sais plus si j'ai toute ma raison… L'aiguille faite ?… Quelle aiguille ?…

Une demi-minute s'écoule… Ne conviendrait-il pas de prévenir Popof ?… Oui… il le faut…

J'allais me diriger vers l'arrière du fourgon, lorsqu'une exclamation me retient.

« Le signal… voici le signal ! s'est écrié Ghangir.

– Et maintenant lé train est lancé sur la ligne de Nanking ! » réplique le seigneur Faruskiar.

Sur la ligne de Nanking !… Mais alors nous sommes perdus… À cinq kilomètres d'ici se trouve le viaduc de Tjou en construction, et c'est vers un abîme que le train se précipite…

Décidément le major Noltitz ne s'était pas trompé sur le compte du seigneur Faruskiar… Je comprends le projet de ces misérables… L'administrateur du Grand-Transasiatique n'est qu'un malfaiteur de la pire espèce… Il n'a accepté les offres de la Compagnie que pour attendre l'occasion de préparer quelque bon coup… L'occasion s'est présentée avec les millions du Fils du Ciel… Oui ! toute cette abominable machination m'est révélée maintenant… Si Faruskiar a défendu le trésor impérial contre Ki-Tsang, ce n'était que pour l'arracher à ce chef de bandits qui avait arrêté le train, et dont l'attaque venait déranger ses criminels projets !… Voilà pourquoi il s'était si bravement battu !… Voilà pourquoi il avait risqué sa vie, pourquoi il s'était conduit en héros !… Et toi, pauvre bête de Claudius, qui t'es laissé prendre !… Encore un impair !… Allons tu feras bien de soigner cela, mon ami !

Avant tout, il faut empêcher ce coquin d'accomplir son œuvre… Il faut sauver le train qui est lancé à toute vitesse vers le viaduc inachevé… Il faut sauver les voyageurs qui courent à une épouvantable catastrophe… Du trésor que Faruskiar et ses complices espèrent s'emparer après l'anéantissement du train, je me moque comme d'une vieille chronique !… Mais les voyageurs et moi… c'est autre chose…

Je veux rejoindre Popof… Impossible… il semble que je sois cloué au plancher du fourgon… Ma tête se perd…

Est-il donc vrai que nous roulions vers l'abîme… Non !… Je suis fou !… Faruskiar et ses complices y seraient précipités… Ils partageraient notre sort… ils périraient avec nous !

En ce moment, des cris retentissent à l'avant du train, – des cris de gens qu'on tue… Pas de doute !… Le mécanicien et le chauffeur viennent d'être égorgés, et je sens que la vitesse du train commence à diminuer…

Je comprends… l'un de ces misérables sait manœuvrer une machine, et le ralentissement va leur permettre de sauter sur la voie, de s'enfuir avant la catastrophe…

Enfin je parviens à vaincre ma torpeur… Trébuchant comme un homme ivre, c'est à peine si j'ai la force de ramper jusqu'à la caisse de Kinko. Là, en quelques mots, je lui apprends ce qui s'est passé, et je m'écrie :

« Nous sommes perdus…

– Non… peut-être », répond-il.

Avant que j'aie pu faire un mouvement, Kinko est sorti de la caisse, il se précipite vers la porte du fourgon, et grimpe sur le tender, en me répétant :

« Venez… venez !… »

Je ne sais comment cela s'est fait, mais, en un instant, je me suis trouvé près de lui sur la plate-forme de la locomotive… les pieds dans le sang, – le sang du chauffeur et du mécanicien, qui ont été précipités sur la voie…

Quant à Faruskiar et à ses complices, ils ne sont plus là !

Mais, avant de s'enfuir, l'un d'eux a desserré les freins, largement ouvert les valves d'introduction de vapeur, chargé le foyer de combustible, et, maintenant, le train est lancé avec une vitesse effroyable…

En quelques minutes, il aura atteint le viaduc de Tjou…

Kinko, énergique et résolu, n'a rien perdu de son sang-froid. Mais en vain essaie-t il de manœuvrer la manette, de contre-battre la vapeur, d'enrayer la marche en serrant les

freins… Il ne sait comment fonctionnent ces robinets et ces leviers…

« Il faut prévenir Popof !… m'écriai-je.

– Et que ferait-il ?… Non ! il n'y a plus qu'un moyen…

– Lequel ?…

– Activer le feu, répond Kinko d'une voix calme, charger les soupapes, faire sauter la locomotive… »

Est-ce donc le seul moyen – moyen désespéré – d'arrêter le train, avant qu'il ait atteint le viaduc ?…

Kinko vient d'enfourner des pelletées de charbon sur la grille du foyer. Il se produit un tirage excessif qui appelle des masses d'air à travers la fournaise, la pression monte, la vapeur fuit par les soupapes au milieu des sifflements des joints, des ronflements de la chaudière, des hurlements de la machine… La vitesse s'accélère et doit dépasser cent kilomètres…

« Allez, me crie Kinko, et que tout le monde se réfugie dans les derniers wagons…

– Et vous, Kinko ?…

– Allez, vous dis-je. »

Et je le vois s'accrocher des deux mains aux soupapes et peser de tout son poids sur leurs leviers.

« Mais allez donc ! » me crie-t-il.

J'escalade le tender, je franchis le fourgon, je réveille Popof, hurlant de toutes mes forces :

« À l’arrière… à l’arrière ! »

Quelques voyageurs, brusquement tirés de leur sommeil, se hâtent de quitter les premiers wagons…

Soudain retentit une effroyable explosion, qui est suivie d’une violente secousse. Le train éprouve d’abord comme un mouvement de recul ; puis, emporté par la vitesse acquise, il continue de rouler pendant un demi-kilomètre…

Il s’arrête enfin…

Popof, le major, M. Caterna, la plupart des voyageurs, nous sautons aussitôt sur la voie…

Un enchevêtrement d’échafaudages apparaît confusément au milieu de l’obscurité au sommet des piles qui doivent porter le viaduc de la vallée de Tjou…

Deux cents pas plus loin, le train du Grand-Transasiatique était englouti dans l’abîme.

CHAPITRE XXV

Et moi qui demandais des éléments de chronique, qui craignais les ennuis d'un voyage monotone et bourgeois de six mille kilomètres, au cours duquel je n'aurais rencontré ni une impression ni une émotion susceptibles de revêtir la forme typographique !

Il n'en est pas moins vrai que j'ai commis une sottise de plus, et une fameuse ! Ce seigneur Faruskiar dont j'ai fait – par dépêche – un héros pour les lecteurs du *XX*e *Siècle !* Décidément, avec mes bonnes intentions, je mérite de prendre rang entre les meilleurs paveurs de l'enfer.

Nous sommes, je l'ai dit, à deux cents pas de la vallée de Tjou, large dépression, qui a nécessité l'établissement d'un viaduc long de trois cent cinquante à quatre cents pieds. Le thalweg de cette vallée, semé de roches, est à cent pieds de profondeur. Si le train eût été précipité au fond de ce gouffre, pas un de nous n'en serait sorti vivant. Cette mémorable catastrophe, – très intéressante au point de vue du reportage, – se fût chiffrée par une centaine de victimes. Mais, grâce au sang-froid, à l'énergie, au dévouement du jeune Roumain, nous avons échappé à cet effroyable sinistre.

Tous ?... Non !... Kinko a payé de sa vie le salut de ses compagnons de voyage.

En effet, au milieu du désarroi général, mon premier soin a été de visiter le fourgon des bagages, qui est resté intact. Évidemment, si Kinko avait survécu à l'explosion, il avait dû ren-

trer dans ce fourgon, réintégrer sa prison roulante, attendre que je pusse me mettre en communication avec lui…

Hélas ! la caisse est vide, – vide comme celle d'une Société en faillite… Kinko a été victime de son sacrifice.

Ainsi il y avait un héros parmi nos compagnons de voyage, et ce n'était pas ce Faruskiar, abominable bandit caché sous la peau d'un administrateur, dont j'ai si maladroitement jeté le nom aux quatre coins du monde ! C'était ce Roumain, cet humble, ce petit, ce pauvre fiancé que sa fiancée attendra vainement, qu'elle ne doit plus jamais revoir !… Eh bien ! je saurai lui faire rendre justice… Je dirai ce qu'il a fait… Son secret, je me reprocherais de le garder… S'il a fraudé la Compagnie du Grand-Transasiatique, c'est grâce à cette fraude que tout un train de voyageurs a été sauvé !… Nous étions perdus, nous périssions de la plus épouvantable des morts, si Kinko n'eût été là ! Je suis redescendu sur la voie, le cœur gros, les yeux pleins de larmes.

Certes, le coup de Faruskiar, – au travers duquel s'était jeté son rival Ki-Tsang, – était habilement combiné en utilisant cet embranchement de six kilomètres qui conduit au viaduc inachevé. Rien n'était plus facile que d'y engager le train si un complice manœuvrait l'aiguille au raccordement des deux lignes. Puis, dès qu'un signal aurait indiqué que nous étions lancés sur l'embranchement, il n'y aurait plus qu'à gagner la plate-forme de la locomotive, à égorger le mécanicien et le chauffeur, et cela fait, à s'enfuir en profitant du ralentissement de la machine à laquelle son foyer surchauffé ne tarderait pas à rendre toute sa vitesse…

Et maintenant, il n'est pas douteux que ces coquins, dignes des tortures les plus raffinées de la justice chinoise, se dirigent en toute hâte vers la vallée de Tjou. C'est là, parmi les débris du train, qu'ils comptent retrouver les quinze millions d'or et de pierres précieuses. Et ce trésor, ils pourront l'emporter sans ris-

quer d'être surpris, et la nuit leur permettra de consommer cet épouvantable crime…

Eh bien ! ils seront volés, ces voleurs, et, je l'espère, un si abominable forfait leur coûtera la tête – à tout le moins ! Je suis seul à savoir ce qui s'est passé, mais je le dirai, puisque le pauvre Kinko n'est plus…

Oui ! mon parti est pris, je parlerai, dès que j'aurai vu Zinca Klork… Il convient que la pauvre fille soit prévenue avec précaution… Je ne veux pas que la mort de son fiancé soit ébruitée et la frappe comme un coup de foudre… Oui !… demain… dès que nous serons arrivés à Pékin…

Après tout, si je ne veux rien raconter encore de ce qui concerne Kinko, je puis du moins dénoncer Faruskiar, Ghangir et les quatre Mongols leurs complices… Je puis dire que je les ai vus traverser le fourgon, que je les ai suivis, que je les ai compris pendant qu'ils s'entretenaient sur la plate-forme, que j'ai entendu les cris des malheureux égorgés à leur poste, que je suis alors revenu vers les wagons en criant :

« À l'arrière… à l'arrière ! »

Au surplus, ainsi qu'on va le voir, un autre que moi, dont les trop justes soupçons se sont changés en certitude, n'attend que l'occasion de dénoncer le prétendu seigneur Faruskiar !

En ce moment, nous sommes groupés à la tête du train, le major Noltitz, le baron allemand, M. Caterna, Fulk Ephrinell, Pan-Chao, Popof, – une vingtaine de voyageurs environ. Il va sans dire que les gendarmes chinois, fidèles à leur consigne, sont restés près du trésor, que pas un d'eux n'aurait osé l'abandonner. L'employé du dernier fourgon vient d'apporter les fanaux de queue, et leur puissante lumière permet de voir en quel état se trouve la locomotive.

Si le train, qui était alors animé d'une excessive vitesse, ne s'est pas arrêté brusquement – ce qui eût amené sa destruction totale, – c'est que l'explosion s'est produite à la partie supérieure et latérale de la chaudière. Les roues ayant résisté, la locomotive a continué de courir sur les rails assez longtemps pour amortir sa rapidité. Il en résulte donc que le train a fait halte de lui-même, et c'est pourquoi les voyageurs en ont été quittes pour une violente secousse.

Quant à la chaudière et à ses accessoires, il n'en reste que d'informes débris. Plus de cheminée, plus de dôme ni de boîte à vapeur, rien que des tôles éventrées, des tubes rompus et tordus, rien qu'un tuyautage crevé, des cylindres faussés, des bielles désarticulées, – des plaies béantes à ce cadavre d'acier.

Et non seulement la locomotive est détruite, mais le tender est hors de service. Ses caisses à eau sont défoncées, et son chargement de charbon a été dispersé sur la voie. Pour le fourgon de bagages, c'est miracle qu'il n'ait été qu'à peine endommagé.

Et devant les terribles effets de cette explosion, je comprends qu'il ne soit pas resté une seule chance de salut au jeune Roumain, qu'il ait été tué, déchiré, mis en lambeaux !... Aussi, lorsque je me suis traîné sur la voie pendant une centaine de mètres, n'est-il pas étonnant que je n'aie plus rien trouvé de lui !...

Nous regardons ce désastre, en silence d'abord ; puis, les propos commencent à s'échanger.

« Il n'est que trop certain, dit un des voyageurs, que notre chauffeur et notre mécanicien ont péri dans l'explosion !

– Les pauvres gens ! répond Popof. Mais je me demande comment le train a pu s'engager sur l'embranchement de Nanking et comment ils ne s'en sont pas aperçus ?…

– La nuit est très obscure, fait observer Fulk Ephrinell, et le mécanicien n'aura pu voir que l'aiguille avait été faite.

– C'est la seule explication possible, répond Popof, car il eût essayé d'arrêter le train, et, au contraire, nous étions lancés à une vitesse effroyable…

– Mais enfin, dit Pan-Chao, d'où vient que l'embranchement sur Nanking était ouvert, puisque le viaduc de Tjou n'est pas achevé ?… L'aiguille avait donc été manœuvrée ?…

– Cela est hors de doute, répond Popof, et c'est probablement par suite de négligence…

– Non… de malveillance, réplique Fulk Ephrinell. Il y a eu crime – un crime prémédité pour amener la destruction du train et la perte des voyageurs…

– Et dans quel but ? demande Popof.

– Dans le but de voler le trésor impérial, s'écrie Fulk Ephrinell. Oubliez-vous donc que ces millions devaient tenter des malfaiteurs ? Est-ce que ce n'est pas pour le piller que notre train a été attaqué entre Tchertchen et Tcharkalyk ?… »

L'Américain ne savait pas si bien dire.

« Ainsi, dit Popof, après l'agression de Ki-Tsang, vous pensez que d'autres bandits… »

Jusqu'alors, le major Noltitz n'avait point pris part à ce colloque. Mais le voici qui interrompt Popof et dit en élevant la voix de manière à être entendu de tous :

« Où donc est le seigneur Faruskiar ? »

Chacun se retourne et cherche à voir ce qu'est devenu l'administrateur de la Compagnie.

« Où donc est son compagnon Ghangir ? » reprend le major.

Pas de réponse.

« Où sont donc les quatre Mongols qui occupaient le dernier wagon ? » demande le major Noltitz.

Aucun d'eux ne se présente.

On appelle le seigneur Faruskiar une seconde fois.

Le seigneur Faruskiar ne vient pas à l'appel.

Popof pénètre dans le wagon où se tenait habituellement ce personnage…

Le wagon est vide.

Vide ?… Non. Sir Francis Trevellyan est tranquillement assis à sa place, absolument étranger à ce qui se passe. Est-ce que cela le regarde, ce gentleman ? Et ne doit-il pas se dire que sur ces railways russo-chinois, c'est bien le comble de l'incurie et du désordre !… Une aiguille ouverte, on ne sait par qui !… Un train prenant une fausse voie !… Quelle administration aussi ridicule que moscovite !

« Eh bien ! dit alors le major Noltitz, le malfaiteur qui a lancé le train sur l'embranchement de Nanking, celui qui a voulu le précipiter au fond de la vallée de Tjou pour s'emparer du trésor impérial, c'est Faruskiar !

– Faruskiar ! » s'écrient les voyageurs.

Et la plupart refusent d'ajouter foi à l'accusation formulée par le major Noltitz.

« Comment, dit Popof, ce serait cet administrateur de la Compagnie, qui s'est si courageusement conduit pendant l'attaque des bandits, qui a tué de sa main Ki-Tsang, leur chef… »

J'entre en scène alors.

« Le major ne se trompe pas, dis-je. C'est ce Faruskiar qui a préparé ce joli coup ! »

Et, au milieu de la stupéfaction générale, je raconte ce que je sais, ce que le hasard venait de m'apprendre. Je dis comment j'ai surpris le plan de Faruskiar et des Mongols, alors qu'il était trop tard pour en empêcher l'exécution, et je ne tais que ce qui concerne l'intervention de Kinko. Lorsque le moment sera venu, je saurai lui faire rendre justice.

À mes paroles succède un concert de malédictions et de menaces. Quoi ! ce seigneur Faruskiar… ce superbe Mongol… ce fonctionnaire que nous avons vu à l'œuvre !… Non !… c'est impossible…

Mais il faut se rendre à l'évidence… J'ai vu… j'ai entendu… j'affirme que Faruskiar est l'auteur de cette catastrophe où tout notre train devait périr, qu'il est bien le plus affreux bandit qui ait jamais opéré en Asie centrale !

« Vous le voyez, monsieur Bombarnac, mes premiers soupçons ne m'avaient pas trompé, me dit à part le major Noltitz.

– Il n'est que trop vrai, ai-je répondu, et je conviens, sans fausse honte, que je me suis laissé prendre aux grandes manières de cet abominable coquin !

– Monsieur Claudius, ajoute M. Caterna, qui vient de nous rejoindre, mettez cela dans un roman, et vous verrez si l'on ne crie pas à l'invraisemblance ! »

M. Caterna a raison, mais si invraisemblable que cela soit, cela est. Et, en outre, pour tous excepté pour moi qui suis dans le secret de Kinko, il y a lieu de regarder comme un miracle que la locomotive ait été arrêtée sur le bord de l'abîme par cette explosion providentielle.

Maintenant que tout danger a disparu, il s'agit de prendre immédiatement des mesures afin de ramener les wagons du train sur la ligne de Pékin.

« Le plus simple, dit Popof, c'est que quelques-uns de nous se dévouent…

– De ceux-là, j'en serai ! s'écrie M. Caterna.

– Que faut-il faire ? ai-je ajouté.

– Gagner la station la plus rapprochée, reprend Popof, celle de Fuen-Choo, et de là télégraphier à la gare de Taï-Youan d'envoyer une locomotive de secours.

– À quelle distance est cette station de Fuen-Choo ? demande Fulk Ephrinell.

– Environ à six kilomètres de l'embranchement de Nanking, répond Popof, et la gare de Fuen-Choo se trouve à cinq kilomètres au-delà.

– Onze kilomètres, reprend le major, c'est l'affaire d'une heure et demie pour de bons marcheurs. Avant trois heures, la machine expédiée de Taï-Youan peut avoir rejoint le train en détresse. Je suis prêt à partir…

– Moi aussi, dit Popof, et je pense que nous ferons bien d'être en nombre. Qui sait si nous ne rencontrerons pas en route Faruskiar et ses Mongols ?

– Vous avez raison, Popof, répond le major Noltitz, et, de plus, soyons bien armés. »

Ce n'est que prudent, car les bandits, qui ont dû se diriger vers le viaduc de Tjou, ne doivent pas être éloignés. Il est vrai, dès qu'ils auront reconnu que leur coup est manqué, ils se hâteront de déguerpir. Comment oseraient-ils – à six – attaquer une centaine de voyageurs, sans compter les soldats chinois préposés à la garde du trésor impérial.

Une douzaine de nous, dont M. Caterna, Pan-Chao et moi, offrent d'accompagner le major Noltitz. Mais, d'un commun accord, nous conseillons à Popof de ne pas abandonner le train, en lui assurant que nous ferons le nécessaire à Fuen-Choo.

Donc, armés de poignards et de revolvers, – il est une heure et demie du matin – nous suivons la voie qui remonte vers la bifurcation des deux lignes, marchant aussi rapidement que le permet cette nuit très obscure.

En moins de deux heures, nous arrivons à la station de Fuen-Choo, n'ayant fait aucune mauvaise rencontre. Évidemment Faruskiar aura rebroussé chemin. Ce sera donc à la police

chinoise de s'emparer de ce bandit et de ses complices. Y parviendra-t-elle ?… Je le souhaite sans trop l'espérer.

À la station, Pan-Chao s'abouche avec le chef de gare, lequel fait demander par le télégraphe qu'une locomotive soit immédiatement envoyée de Taï-Youan à l'embranchement de Nanking.

Il est trois heures, le jour commence à poindre, et nous revenons attendre la locomotive à la bifurcation. Trois quarts d'heure après, de lointains sifflements l'annoncent, et elle vient stopper au raccordement des deux lignes.

Dès que nous sommes entassés dans le tender, la locomotive s'engage sur l'embranchement, et, une demi-heure plus tard, nous avions rejoint le train.

L'aube est assez faite alors pour permettre aux regards d'embrasser un large rayon. Sans en rien dire à personne, je me mets à la recherche du corps de mon pauvre Kinko, et je n'en retrouve même pas les débris !

Comme la locomotive ne peut se placer en tête du train, puisqu'il n'existe en cet endroit ni double voie ni plaque tournante, il est décidé qu'elle marchera en arrière, en nous remorquant jusqu'à la bifurcation, après avoir abandonné le tender et la machine qui sont hors d'usage. Il en résultera que le fourgon dans lequel est placée la caisse, hélas ! vide, de l'infortuné Roumain, se trouvera en queue de notre train.

On part, et, en une demi-heure, nous atteignons l'aiguille de la grande ligne de Pékin.

Très heureusement, il n'a pas été nécessaire de revenir à Taï-Youan, ce qui nous a épargné une heure et demie de retard. Avant de franchir l'aiguille, la locomotive est venue se mettre en

direction sur Fuen-Choo ; puis, les wagons ont été poussés un à un au delà de la bifurcation, et le train s'est reformé dans les conditions normales. Dès cinq heures, nous courions avec la vitesse réglementaire à travers la province de Petchili.

Je n'ai rien à dire de cette dernière journée de voyage, pendant laquelle notre mécanicien chinois n'a point cherché à regagner le temps perdu, je lui rends cette justice. Mais, si quelques heures de plus ou de moins nous importent peu, il n'en est pas de même du baron Weissschnitzerdörfer, qui doit prendre à Tien-Tsin le paquebot de Yokohama.

En effet, quand nous sommes arrivés vers midi, le paquebot était parti depuis trois quarts d'heure, et dès que le « globe-trotter » allemand, le rival des Bly et des Bisland, s'est précipité sur le quai de la gare, c'a été pour apprendre que ledit paquebot sortait en ce moment des bouches du Peï-Ho et prenait la pleine mer.

Infortuné voyageur ! Qu'on ne s'étonne donc point si notre train essuyé une formidable bordée de jurons teutoniques que le baron lance « de tribord et de bâbord », eût dit M. Caterna. Et, franchement, il a bien le droit de pester dans sa langue maternelle !

Nous ne sommes restés qu'un quart d'heure à Tien-Tsin. Que les lecteurs du *XXe Siècle* me pardonnent donc si je n'ai pu visiter cette cité de cinq cent mille habitants, la ville chinoise et ses temples, le quartier européen où se concentre le mouvement commercial, les quais du Peï-Ho que des centaines de jonques remontent ou descendent… C'est la faute à Faruskiar, et rien que pour avoir entravé mes fonctions de reporter, il mérite d'être supplicié par le plus fantaisiste des bourreaux de la Chine !

Aucun incident n'a marqué les dernières étapes de notre parcours. Ce qui m'attriste profondément, c'est la pensée que je ne ramène pas Kinko et que sa caisse est vide !… Et lui qui m'avait chargé de l'accompagner chez Mlle Zinca Klork !… Comment apprendrai-je à cette malheureuse jeune fille que son fiancé n'est pas arrivé en gare de Pékin ?…

Enfin, tout se termine en ce bas monde, même un voyage de six mille kilomètres sur la ligne du Grand-Transasiatique, et, après un voyage de treize jours, heure pour heure, notre train s'est arrêté aux portes de la capitale du Céleste-Empire.

CHAPITRE XXVI

Pékin, tout le monde descend ! » crie Popof.

Et M. Caterna de répondre, avec un grasseyement à la parisienne :

« J'te crois, ma vieille ! »

Et tout le monde est descendu.

Il est quatre heures du soir.

Pour des gens fatigués par trois cent douze heures de voyage, ce n'est pas le moment d'aller courir la ville, que dis-je, les quatre villes emboîtées les unes dans les autres. D'ailleurs, j'ai le temps, mon séjour devant se prolonger durant quelques semaines au milieu de cette capitale.

L'essentiel, c'est de trouver un hôtel où l'on puisse loger d'une façon à peu près passable. Renseignements pris, il y a lieu de croire que l'*Hôtel des Dix mille Songes*, voisin de la gare, nous offrira un bien-être en rapport avec nos habitudes d'Occidentaux.

Quant à Mlle Zinca Klork, je remets au lendemain la visite que j'ai à lui faire. J'arriverai chez elle avant que la caisse ait été expédiée à son domicile, et trop tôt, hélas ! puisque ce sera pour lui apprendre la mort de son fiancé.

Le major Noltitz demeurera dans le même hôtel que moi. Je n'ai donc point à prendre congé de lui, ni de M. et

Mme Caterna, qui comptent y rester une quinzaine de jours, avant de partir pour Shangaï. Quant à Pan-Chao et au docteur Tio-King, une voiture les attend pour les conduire au yamen habité par la famille du jeune Chinois. Mais nous nous reverrons. Des amis ne se séparent pas sur un simple adieu, et la poignée de main que je lui donne à la descente du wagon ne sera pas la dernière.

M. et Mrs. Ephrinell ne vont pas tarder à quitter la gare afin d'aller à leurs affaires, qui les obligent à chercher un hôtel dans le quartier commerçant de l'enceinte chinoise. Ils ne s'en iront pas, du moins, sans avoir reçu nos compliments. Aussi le major Noltitz et moi rejoignons-nous cet aimable couple, et les politesses d'usage sont réciproquement échangées.

« Enfin, dis-je à Fulk Ephrinell, les quarante-deux colis de la maison Strong Bulbul and Co, sont parvenus à bon port ! Mais il s'en est fallu de peu que l'explosion de notre locomotive ne vous ait cassé vos dents artificielles…

– Comme vous dites, monsieur Bombarnac, répond l'Américain, et mes dents l'ont échappé belle. Que d'aventures depuis notre départ de Tiflis !… Décidément, ce voyage a été moins monotone que je l'imaginais…

– Et puis, ajoute le major, vous vous êtes marié en route… si je ne me trompe !

– *Wait a bit* ! réplique le Yankee d'un ton bizarre. Pardon… nous sommes pressés…

– Nous ne voulons pas vous retenir, monsieur Ephrinell, ai-je répondu, et à mistress Ephrinell comme à vous, vous nous permettrez de dire au revoir…

– Au revoir », répond cette Anglaise américanisée, plus sèche encore à l'arrivée qu'elle n'était au départ.

Puis, se retournant :

« Je n'ai pas le loisir d'attendre, monsieur Ephrinell…

– Ni moi, mistress », répond le Yankee.

Monsieur… mistress !… Allons ! on ne s'appelle déjà plus Fulk et Horatia !

Et alors, sans que l'un ait offert le bras à l'autre, tous deux franchissent la porte de sortie… J'ai comme une idée que le courtier a dû prendre à droite, tandis que la courtière prenait à gauche. Après tout, c'est leur affaire.

Restait mon numéro 8, sir Francis Trevellyan, le personnage muet, qui n'a pas dit un seul mot de toute la pièce, – je veux dire de tout le voyage. Je voudrais pourtant bien entendre le son de sa voix, ne fût-ce qu'une seconde.

Eh ! si je ne me trompe, il me semble que cette occasion va se présenter ici même.

En effet, le flegmatique gentleman est là, promenant son regard dédaigneux sur les wagons. Il vient de tirer un cigare de son étui en maroquin jaune. Mais, lorsqu'il secoue sa boîte d'allumettes, il s'aperçoit qu'elle est vide.

Précisément, mon cigare, – un excellent londrès de choix, – est allumé, et je le fume avec la satisfaction béate d'un amateur, et aussi le regret d'un homme qui n'en trouvera pas de pareil dans toute la Chine.

Sir Francis Trevellyan a vu la lueur qui brille au bout de mon cigare, et il s'avance vers moi.

Je pense qu'il va me demander du feu, ou plutôt « de la lumière », comme disent les Anglais, et j'attends le *some light* traditionnel.

Le gentleman se borne à tendre sa main, et, machinalement, je lui présente mon cigare.

Il le prend alors entre le pouce et l'index, il en fait tomber la cendre blanche, il y allume le sien, et alors je m'imagine que si je n'ai point entendu le *some light*, je vais entendre le *thank you, sir* !

Point ! Dès qu'il a humé quelques bouffées de son cigare, sir Francis Trevellyan jette nonchalamment le mien sur le quai. Puis, sans saluer, prenant sa gauche en véritable Londonien, il s'en va d'un pas mesuré, et quitte la gare.

Comment, vous n'avez rien dit ?... Non ! Je suis demeuré stupide... Il ne m'est venu ni une parole ni un geste... J'ai été complètement interloqué devant cette impolitesse ultra-britannique, tandis que le major Noltitz n'a pu retenir un franc éclat de rire.

Ah ! si je le retrouve, ce gentleman... Mais jamais plus je n'ai revu sir Francis Trevellyan de Trevellyan-Hall, Trevellyanshire !

Une demi-heure après, nous sommes installés à l'*Hôtel des Dix mille Songes*. Là, on nous sert un dîner confectionné suivant les règles de l'invraisemblable cuisine céleste. Le repas terminé, dès la deuxième veille – pour employer le langage chinois – couchés dans des lits trop étroits au milieu de chambres

peu confortables, nous nous endormons, non du sommeil du juste, mais du sommeil des éreintés, – qui le vaut bien.

Je ne me suis pas réveillé avant dix heures, et peut-être aurais-je dormi toute la matinée, si la pensée ne m'était revenue que j'avais un devoir à remplir. Et quel devoir ! Me rendre à l'Avenue Cha-Coua, avant que livraison de la funeste caisse ait été faite à sa destinataire, Mlle Zinca Klork.

Je me lève donc. Ah ! si Kinko n'avait pas succombé, je serais retourné à la gare… j'aurais assisté, comme je le lui avais promis au déchargement du colis précieux… j'aurais veillé à ce qu'il fût arrimé comme il fallait sur le camion… je l'aurais accompagné jusqu'à l'avenue Cha-Coua… j'eusse même aidé à le transporter dans la chambre de Mlle Zinca Klork !… Et quelle double explosion de joie, lorsque le fiancé se serait élancé à travers le panneau pour tomber dans les bras de la jolie Roumaine…

Mais non ! Et lorsque cette caisse arrivera, elle sera vide, – vide comme un cœur dont tout le sang s'est échappé !

Je quitte l'*Hôtel des Dix milles Songes* vers onze heures, j'avise une de ces voitures chinoises qui ressemblent à des palanquins à roues, je donne l'adresse de Mlle Zinca Klork, et me voici en route.

On le sait, parmi les dix-huit provinces de la Chine, la province de Petchili est celle qui occupe la position la plus septentrionale. Formée de neuf départements, elle a pour capitale Pékin, autrement dit Chim-Kin-Fo, appellation qui signifie « ville du premier ordre obéissant au ciel ».

Je ne sais si cette capitale obéit réellement au ciel, mais elle obéit aux lois de la géométrie rectiligne. Il y a quatre villes, carrées ou rectangulaires, l'une dans l'autre : la ville chinoise qui

contient la ville tartare, laquelle contient la ville jaune ou Houng-Tching, laquelle contient la Ville-Rouge ou Tsen-Kai-Tching, c'est-à-dire « la ville interdite ». Et, dans cette enceinte symétrique de six lieues, l'on compte plus de deux millions de ces habitants, Tartares ou Chinois, qu'on a appelés « les Germains de l'Orient », sans parler de quelques milliers de Mongols et de Tibétains.

Qu'il y ait un nombreux va-et-vient de passants à travers les rues, je m'en aperçois aux obstacles que ma voiture rencontre à chaque pas, des marchands ambulants, des charrettes pesamment chargées, des mandarins et leur suite bruyante. Et je ne parle pas de ces abominables chiens errants, moitié chacals, moitié loups, pelés et galeux, à l'œil faux, aux crocs menaçants, n'ayant d'autre nourriture que d'immondes détritus, et qui détestent les étrangers. Heureusement, je ne suis point à pied, je n'ai affaire ni dans la Ville-Rouge, où il est défendu de pénétrer, ni dans la ville jaune, ni même dans la ville tartare.

La ville chinoise forme un parallélogramme rectangle, divisé du nord au sud par la Grande-Avenue, allant de la porte Houng-Ting à la porte Tien, et traversée de l'est à l'ouest par l'avenue Cha-Coua, qui va de la porte de ce nom à la porte Couan-Tsa. Avec cette indication, rien de plus facile que de trouver la demeure de Mlle Zinca Klork, mais rien de moins commode que de se diriger, étant donné l'encombrement des rues de cette première enceinte.

Enfin, un peu avant midi, j'arrive à destination. La voiture s'arrête devant une maison de modeste apparence, qui est occupée par des artisans en chambre, et ainsi que l'indique l'enseigne, plus particulièrement par des étrangers.

C'est au premier étage, dont la fenêtre s'ouvre sur l'avenue, que loge la jeune Roumaine, laquelle, on ne l'a point oublié,

après avoir appris son métier de modiste à Paris, est venue exercer à Pékin et possède déjà une certaine clientèle.

Je monte à ce premier étage. Je lis le nom de Mlle Zinca Klork sur une porte. Je frappe. On m'ouvre.

Me voici en présence d'une jeune fille tout à fait charmante, comme le disait Kinko. C'est une blonde de vingt-deux à vingt-trois ans, avec les yeux noirs du type roumain, une taille agréable, une physionomie gracieuse et souriante. En effet, n'a-t-elle pas été informée que le train du Grand-Transasiatique est en gare depuis la veille au soir en dépit des péripéties du voyage, et n'attend-elle pas son fiancé d'un instant à l'autre ?

Et moi, d'un mot, je vais éteindre cette joie, je vais souffler sur ce sourire…

Mile Zinca Klork est très surprise de voir un étranger apparaître au seuil de sa porte. Comme elle a vécu plusieurs années en France, elle n'hésite pas à me reconnaître pour un Français, et demande ce qui lui procure l'avantage de me voir.

Il faut que je prenne garde à mes paroles, car je risquerais de la tuer, la pauvre enfant !

« Mademoiselle Zinca… dis-je.

– Vous savez mon nom ?… s'écrie-t-elle.

– Oui, mademoiselle… Je suis arrivé hier par le train du Grand-Transasiatique… »

La jeune fille pâlit, ses jolis yeux se troublent. Il est évident qu'elle a lieu de craindre… Kinko a-t-il été surpris dans sa caisse, la fraude a-t-elle été découverte… est-il arrêté… est-il en prison ?…

Je me hâte d'ajouter :

« Mademoiselle Zinca… certaines circonstances… m'ont mis au courant… du voyage d'un jeune Roumain…

– Kinko… mon pauvre Kinko… on l'a trouvé ?… répond-elle d'une voix tremblante.

– Non… non… dis-je en hésitant. Personne n'a su, si ce n'est moi… Et je lui ai rendu souvent visite dans le fourgon… la nuit… Nous sommes devenus deux compagnons… deux amis… Je lui portais quelques provisions…

– Oh ! merci, monsieur ! dit Mlle Zinca Klork en me prenant les mains. Avec un Français, Kinko était sûr de n'être point trahi, et même de recevoir assistance !… Merci… merci ! »

Je me sens de plus en plus effrayé de ce que j'ai la mission d'apprendre à cette jeune fille.

« Et personne n'a jamais soupçonné la présence de mon cher Kinko ?… me demande-t-elle.

– Personne.

– Que voulez-vous, monsieur, nous ne sommes pas riches… Kinko était sans argent… là-bas… à Tiflis… et je n'en avais pas encore assez pour lui envoyer le prix du voyage… Mais enfin le voici… il se procurera du travail, car c'est un bon ouvrier, et dès que nous pourrons rembourser la Compagnie…

– Oui… je sais… je sais…

– Et puis, nous allons nous marier, monsieur… Il m'aime tant, et je le lui rends bien !… C'est à Paris que nous avons fait

connaissance, – deux pays comme vous dites là-bas… Il était si obligeant pour moi !… Alors, quand il a été de retour à Tiflis, je l'ai tant prié de venir qu'il a imaginé de s'enfermer dans une caisse… Le pauvre garçon, devait-il être mal !…

– Mais non, mademoiselle Zinca… mais non…

– Ah ! que je serai heureuse de payer le port de mon cher Kinko…

– Oui… payer le port…

– Cela ne peut tarder maintenant ?…

– Non… et dans l'après-midi… sans doute… »

Je ne sais plus que répondre.

« Monsieur, me dit Zinca Klork, nous devons nous marier, Kinko et moi, dès que les formalités seront remplies, et, si ce n'est pas abuser de votre complaisance, vous nous feriez plaisir et honneur en assistant à notre mariage.

– À votre mariage… assurément. Je l'ai promis à mon ami Kinko… »

Pauvre fille !… je ne puis la laisser dans cette situation. Il faut tout dire… tout.

« Mademoiselle Zinca… Kinko…

– C'est lui, monsieur, qui vous a prié de me prévenir de son arrivée ?…

– Oui… mademoiselle Zinca ! Mais… vous comprenez… Kinko est… assez fatigué… après un si long parcours…

– Fatigué ?…

– Oh ! ne vous effrayez pas !

– Est-ce qu'il serait malade ?…

– Oui… un peu… malade…

– Alors, je vais… Il faut que je le vois… Monsieur, je vous en supplie, accompagnez-moi à la gare…

– Non ! ce serait une imprudence, mademoiselle Zinca !… Restez ici… restez ! »

Zinca Klork me regarde fixement.

« La vérité, monsieur, la vérité ! dit-elle. Ne me cachez rien… Kinko…

– Oui… j'ai une triste nouvelle… à vous communiquer… »

Zinca Klork est défaillante… Ses lèvres tremblent… À peine peut-elle parler…

« Il a été découvert !… dit-elle. Sa fraude est connue !… On l'a arrêté…

– Plût au ciel qu'il n'en fût que cela !… Mademoiselle… nous avons eu des accidents… en route… Le train a failli périr… Une épouvantable catastrophe…

– Il est mort !… Kinko est mort ! »

La malheureuse Zinca tombe sur une chaise, et – pour employer la phraséologie imagée des Célestes – « ses larmes cou-

lent comme la pluie par une nuit d'automne ». Jamais je n'ai rien vu de si lamentable ! Mais il ne faut pas la laisser en cet état, la pauvre fille !… Elle va perdre connaissance… Je ne sais où j'en suis… Je lui prends les mains… Je répète :

« Mademoiselle Zinca… mademoiselle Zinca… »

En ce moment, un gros tumulte se produit devant la maison. Des cris se font entendre, un brouhaha de foule les accompagne, et, au milieu de ce tumulte, une voix…

Grand Dieu… je ne me trompe pas !… c'est la voix de Kinko !… Je l'ai reconnue !… Suis-je dans mon bon sens ?…

Zinca Klork, qui s'est relevée, se précipite vers la fenêtre, elle l'ouvre et nous regardons tous les deux…

Un camion est arrêté au seuil de la porte. La caisse, avec ses multiples inscriptions : *Haut, Bas, Fragile, Glaces, Craint l'humidité*, est là… à demi brisée. Le camion venait d'être heurté par une charrette à l'instant où on déchargeait la caisse… Elle a glissé à terre… elle s'est défoncée… et Kinko a jailli comme un diable d'une boîte à surprise… mais vivant, bien vivant !…

Je ne puis en croire mes yeux !… Comment, mon jeune Roumain n'a pas péri dans l'explosion ?… Non ! Ainsi que je vais bientôt l'apprendre de sa bouche, ayant été jeté sur la voie à l'instant où la chaudière éclatait, il est d'abord resté inerte ; puis, sentant qu'il n'était pas blessé, – un vrai miracle ! – il s'est tenu à l'écart jusqu'au moment où il a pu rentrer dans le fourgon sans être aperçu. Quant à moi, j'en étais déjà sorti, et, après l'y avoir inutilement cherché, je ne pouvais douter qu'il eût été la première victime de la catastrophe.

Donc, ô ironie du sort ! – avoir accompli un parcours de six mille kilomètres sur le railway du Grand-Transasiatique, enfer-

mé dans une boîte parmi les bagages, avoir échappé à tant de dangers, attaque de bandits, explosion de machine, et voici qu'un accident bête, le choc d'une charrette au milieu d'une rue de Pékin, fait perdre en un instant à Kinko tout le bénéfice de son voyage… frauduleux, soit ! mais vraiment si… Je ne trouve pas d'épithète digne de qualifier ce tour de force.

Le camionneur a poussé des cris à la vue de l'être vivant qui venait d'apparaître. En un instant, la foule s'est amassée, la fraude est découverte, les agents de police arrivent… Et que voulez-vous que fasse ce jeune Roumain qui ne sait pas un mot de chinois, et n'a pour s'expliquer que l'insuffisante langue des gestes ? Aussi ne parvient-il pas à se faire comprendre, et, d'ailleurs, quelle explication aurait-il pu donner ?…

Zinca Klork et moi, nous étions près de lui.

« Ma Zinca… ma chère Zinca ! s'écrie-t-il en pressant la jeune fille sur son cœur.

– Mon Kinko… mon cher Kinko ! répond-elle, tandis que ses larmes se mêlent aux siennes.

– Monsieur Bombarnac… dit le pauvre garçon, qui n'a plus d'espoir que dans mon intervention.

– Kinko, ai-je répondu, ne vous désolez pas, et comptez sur moi !… Vous êtes vivant, vous que nous croyions mort…

– Eh ! je n'en vaux guère mieux ! » murmure-t-il.

Erreur ! Tout vaut mieux que d'être mort, – même alors qu'on se voit menacé d'aller en prison, fût-ce une prison chinoise. Et c'est bien ce qui a eu lieu, malgré les supplications de la jeune fille auxquelles je joignis les miennes, sans parvenir à

me faire comprendre, tandis que Kinko était entraîné par les agents de police à travers les rires et les huées de la foule…

Mais je ne l'abandonnerai pas… Non ! Dusse-je remuer ciel et terre, je ne l'abandonnerai pas !

CHAPITRE XXVII

Si jamais l'expression « échouer au port » peut être employée au sens le plus précis, c'est évidemment en cette circonstance, et l'on m'excusera de m'en servir. Toutefois, de ce qu'un navire échoue en vue des jetées, il ne faut pas en conclure qu'il est perdu. Que la liberté de Kinko soit compromise, au cas que mon intervention et celle de nos compagnons de voyage seraient inefficaces, d'accord. Il est vivant, et c'est l'essentiel.

Du reste, il n'y a pas à différer d'une heure, car si la police laisse à désirer en Chine, du moins est-elle prompte et expéditive. Aussitôt pris, aussitôt pendu, et il ne faut pas que l'on pende Kinko… même au figuré.

J'offre donc mon bras à Mlle Zinca Klork, je la conduis à ma voiture, et nous revenons tous deux rapidement vers l'*Hôtel des Dix mille Songes*.

Là, je retrouve le major Noltitz, M. et Mme Caterna, et, par le plus heureux hasard, le jeune Pan-Chao, débarrassé du docteur Tio-King, cette fois. Pan-Chao ne demandera pas mieux que de se faire notre interprète vis-à-vis des autorités chinoises.

Et alors, devant l'éplorée Zinca, j'apprends à mes compagnons tout ce qui est relatif à son fiancé, dans quelles conditions a voyagé Kinko, et comment j'ai fait sa connaissance en route. Je leur dis que s'il a fraudé la Compagnie du Transasiatique, c'est grâce à cette fraude qu'il a pu prendre le train à Ouzoun-Ada. Et, s'il ne l'avait pas pris, nous serions actuellement engloutis dans les abîmes de la vallée de Tjou…

Et je précise les faits que je suis seul à connaître : C'est moi qui ai surpris ce bandit de Faruskiar au moment où il allait accomplir son crime, mais c'est Kinko qui, au péril de sa vie, avec un sang-froid et un courage surhumains, a chargé de combustible le foyer de la locomotive, s'est suspendu aux leviers des soupapes, a produit l'arrêt du train en faisant sauter la machine.

Quelle explosion de Oh ! de Ah ! exclamatifs, lorsque j'ai achevé mon récit, et, dans un élan de reconnaissance un peu cabotine, notre trial de crier :

« Hurrah pour Kinko… Qu'on le décore ! »

En attendant que le Fils du Ciel octroie à ce héros un Dragon-Vert quelconque, Mme Caterna prend les mains de Zinca Klork, elle l'attire sur son cœur, elle l'embrasse… elle l'embrasse sans pouvoir retenir ses larmes de dugazon, des premières amoureuses au besoin… Songez donc, un roman d'amour interrompu au chapitre final…

Mais allons au plus pressé, et, comme le crie M. Caterna : « Tout le monde en scène pour le cinq ! » – ce cinquième acte, où les drames se dénouent d'habitude.

« Nous ne pouvons laisser condamner ce brave garçon ! dit le major Noltitz. Il faut nous rendre chez le directeur du Grand-Transasiatique, et quand il connaîtra les faits, il sera le premier à empêcher les poursuites.

– Sans doute, ai-je dit, car on ne peut nier que Kinko ait sauvé avec le train tous les voyageurs…

– Sans parler du trésor impérial, ajoute M. Caterna, les millions de Sa Majesté !

– Rien de plus vrai, dit Pan-Chao. Par malheur, Kinko est tombé entre les mains de la police, on l'a conduit en prison, et il est bien difficile de sortir d'une prison chinoise !

– Hâtons-nous, ai-je répondu, et courons chez le directeur de la Compagnie.

– Voyons, dit Mme Caterna, est-ce qu'on ne pourrait pas se cotiser pour rembourser le prix de la place ?…

– Cette proposition t'honore, Caroline ! s'écrie le trial en portant la main à son gousset.

– Messieurs, messieurs, répond Zinca Klork, dont les jolis yeux sont baignés de larmes, sauvez mon fiancé avant qu'il ait été condamné…

– Oui, ma mignonne, réplique Mme Caterna, oui, mon cœur, on le sauvera, votre fiancé, et, s'il faut donner une représentation à son bénéfice…

– Bravo, Caroline, bravo ! » s'écrie M. Caterna qui applaudit avec la vigueur d'un sous-chef de claque.

Nous laissons la jeune Roumaine aux caresses aussi exagérées que sincères de l'excellente dugazon. Mme Caterna ne veut plus la quitter, déclarant qu'elle la considère comme sa fille, et qu'elle la défendra avec les entrailles d'une mère. Puis Pan-Chao, le major Noltitz, M. Caterna et moi, nous revenons à la gare, où sont les bureaux du directeur du Grand-Transasiatique.

Le directeur est dans son cabinet, et, sur la demande de Pan-Chao, on nous introduit près de lui.

C'est un Chinois dans toute l'acception du mot, et capable de toutes les chinoiseries administratives, – un fonctionnaire

qui fonctionne, je vous prie de le croire, et qui en remontrerait à ses collègues de la vieille Europe.

Pan-Chao lui raconte l'affaire, et, comme il comprend assez couramment le russe, le major et moi nous pouvons prendre part à la discussion.

Oui ! il y a eu discussion. Cet invraisemblable Céleste ne craint pas de soutenir que le cas de Kinko est des plus graves… Une fraude entreprise en ces conditions… une fraude qui s'exerce sur un parcours de six mille kilomètres… une fraude qui fait tort d'un millier de francs à la Compagnie du Grand-Transasiatique, à ses actionnaires…

On répond à ce Chinois chinoisant que tout cela est vrai, mais qu'en somme le dommage eût été bien autrement considérable si le fraudeur ne se fût trouvé dans le train, puisqu'il l'avait sauvé au risque de sa vie, et, en même temps que le matériel, l'existence des voyageurs…

Eh bien, le croirait-on ? Ce magot de porcelaine vivante nous donne à entendre qu'à un certain point de vue, mieux eût valu avoir à regretter la mort d'une centaine de victimes…

Oui ! nous connaissons cela ! Périssent les colonies et tous les voyageurs d'un train plutôt qu'un principe !

Bref, nous n'avons rien pu obtenir. La justice suivra son cours contre le fraudeur Kinko.

Nous nous sommes retirés, pendant que M. Caterna déversait toutes les locutions de son vocabulaire de marine et de coulisses sur cet imbécile.

Que faire ?

« Messieurs, nous dit Pan-Chao, je sais comment les choses se passent à Pékin et dans le Céleste-Empire. Il ne s'écoulera pas deux heures entre le moment où Kinko a été arrêté et le moment où il sera traduit devant le juge d'arrondissement, chargé de connaître de ces sortes de délits. Il y va pour lui non seulement de la prison, mais de la bastonnade…

– La bastonnade… comme à cet idiot de Zizel de *Si j'étais Roi* ? s'écrie notre trial.

– Précisément, répond Pan-Chao.

– Il faut empêcher cette abomination… dit le major Noltitz.

– Il faut l'essayer du moins, répond Pan-Chao. Aussi je vous propose d'aller devant le tribunal, où j'essaierai de défendre le fiancé de la charmante Roumaine, et que je perde la face[4], si je ne le tire pas de là à son honneur ! »

C'est le meilleur, c'est même le seul parti à prendre. Nous sortons de la gare, nous envahissons une voiture, et nous arrivons en vingt minutes devant la bicoque d'assez minable apparence, où fonctionne le tribunal d'arrondissement.

Il y a foule. L'affaire s'est ébruitée. On sait qu'un fraudeur s'est fait expédier en caisse dans un fourgon du Grand-Transasiatique, et qu'il a fait le voyage gratis de Tiflis à Pékin. Chacun veut le voir, chacun veut connaître les traits de cet original… On ne sait pas encore que c'est tout simplement un héros !

Il est là, notre brave compagnon, il est là entre deux agents à figure rébarbative, jaunes comme des coings. Ces dogues sont prêts à reconduire le prisonnier en prison sur l'ordre du juge, et

---

[4] Locution chinoise qui veut dire : être déshonoré.

à lui appliquer quelques douzaines de coups de rotin sous la plante des pieds, s'il est condamné à ce surcroît de peine.

Kinko est tout déconfit, tout honteux, – ce qui m'étonne de la part d'un garçon que je sais si énergique. Mais, dès qu'il nous aperçoit, sa physionomie s'éclaire d'un rayon d'espoir.

En ce moment, le camionneur, appuyé par le témoignage des agents, racontait l'affaire à une sorte de bonhomme à lunettes, qui hochait la tête d'une façon peu rassurante pour l'inculpé, – lequel, d'ailleurs, quand même il eût été aussi innocent que l'enfant qui va naître, n'aurait jamais pu se défendre, puisqu'il ne savait pas un mot de chinois.

C'est alors que Pan-Chao se présente. Le juge le connaît, il lui sourit.

En effet, notre compagnon est le fils d'un riche marchand de Pékin, fournisseur attitré des débits de thé de Toung-Tien et de Soung-Foug-Cao. Aussi les hochements de tête du juge prennent-ils une signification plus sympathique.

Il est vraiment pathétique et spirituel, notre jeune avocat ! Il intéresse le juge, il émeut l'auditoire par le récit de ce voyage, il en raconte les péripéties, il fait l'offre de rembourser à la Compagnie ce qui lui est dû…

Malheureusement, le juge ne peut y consentir… Il y a eu un dommage matériel, avec un dommage moral, etc., etc.

Là-dessus, Pan-Chao s'anime, et, bien que nous ne comprenions rien à son discours, nous devinons qu'il parle du courage de Kinko, du sacrifice qu'il a fait de sa vie pour le salut des voyageurs, et enfin, comme suprême argument, il plaide que son client a sauvé le trésor impérial.

Éloquence inutile ! En effet, les arguments sont sans force devant ce magistrat impitoyable, qui n'a pas absous dix accusés pendant le cours de sa longue carrière. Il veut bien épargner la bastonnade au délinquant, mais il lui applique six mois de prison avec dommages-intérêts envers la Compagnie du Grand-Transasiatique. Puis, à un signe de cette machine à condamner, on emmène le pauvre Kinko.

Que les lecteurs du *XXe Siècle* ne s'apitoient pas sur le sort de Kinko ! Dusse-je y perdre cent lignes de reportage, j'aime mieux dire dès à présent que tout s'est arrangé.

Le lendemain, Kinko fait une entrée triomphante dans la maison de l'avenue Cha-Coua, où nous étions réunis, tandis que Mme Caterna prodiguait ses consolations maternelles à la malheureuse Zinca Klork.

Les journaux s'étaient emparés de l'affaire. Le *Chi-Bao* de Pékin et le *Chinese-Times* de Tien-Tsin avaient réclamé la grâce du jeune Roumain. Ces cris de miséricorde étaient arrivés aux pieds du Fils du Ciel, – à l'endroit même où sont placées ses impériales oreilles. D'ailleurs, Pan-Chao a fait parvenir à Sa Majesté une supplique relatant les incidents du voyage en insistant sur ce point que, sans le dévouement de Kinko, l'or et les pierres précieuses du trésor seraient au pouvoir de Faruskiar et de ses bandits. Et, par Bouddha ! cela valait autre chose que six mois de prison !

Oui ! Cela valait quinze mille taels, c'est-à-dire plus de cent mille francs, et, dans un accès de générosité, le Fils du Ciel venait de les envoyer à Kinko avec la remise de sa peine.

Je renonce à dépeindre la joie, le bonheur, l'ivresse, que cette nouvelle, apportée par Kinko en personne, cause à tous ses amis, et en particulier à la jolie Zinca Klork. Ces choses-là ne sauraient s'exprimer en aucune langue, – même en langue chi-

noise, bien que celle-là se prête si généreusement aux plus invraisemblables métaphores.

Et maintenant, que les abonnés du *XXe Siècle* me permettent d'en finir avec les compagnons de voyage dont les numéros ont figuré sur mon carnet de reporter.

Numéros 1 et 2, Fulk Ephrinell et miss Horatia Bluett : n'ayant pu s'entendre sur les divers tantièmes stipulés dans leur association matrimoniale, ils ont divorcé trois jours après leur arrivée à Pékin. C'est comme si le mariage n'eût jamais été célébré sur le parcours du Grand-Transasiatique, et miss Horatia Bluett est restée miss Horatia Bluett. Dieu fasse la grâce à la sèche courtière de récolter des cargaisons de cheveux sur les têtes chinoises, et au pratique courtier de meubler de ses dents artificielles tous les « palais » du Céleste-Empire !

Numéro 3, le major Noltitz : Il s'occupe des travaux de l'hospice qu'il est venu fonder à Pékin pour le compte du gouvernement russe, et, lorsque l'heure de la séparation a sonné, j'ai senti que je laissais un véritable ami en ces contrées lointaines.

Numéros 4 et 5, M. et Mme Caterna : Au bout de trois semaines de séjour dans la capitale du Céleste-Empire, le sympathique trial et la charmante dugazon sont partis pour Shangaï, où ils font actuellement les délices de la résidence française.

Numéro 6, le baron Weissschnitzerdörfer, dont j'écris pour la dernière fois le nom incommensurable : Eh bien, non seulement ce globe-trotter a manqué le paquebot à Tien-Tsin, mais, un mois plus tard, il a manqué le paquebot à Yokohama ; puis, six semaines après, il a fait naufrage près du littoral de la Colombie anglaise ; enfin, par suite d'un déraillement sur la ligne de San-Francisco à New-York, ce n'est pas sans peine qu'il est

parvenu à achever son tour du monde… en cent quatre-vingt-sept jours au lieu de trente-neuf.

Numéros 9 et 10, Pan-Chao et le docteur Tio-King : Que vous dirai-je, si ce n'est que Pan-Chao est toujours le Parisien que vous connaissez, et, toutes les fois qu'il vient en France, un dîner nous réunit chez Durand ou chez Marguery. Quant au docteur, il en est arrivé à ne plus manger qu'un jaune d'œuf par jour, comme son maître Cornaro, et il espère vivre jusqu'à cent deux ans à l'exemple du noble Vénitien.

Numéro 8, sir Francis Trevellyan, et numéro 12, le seigneur Faruskiar : Je n'ai jamais revu l'un, qui me doit une réparation et un cigare, ni jamais entendu dire qu'on ait pendu l'autre. Sans doute, l'illustre bandit, ayant donné sa démission d'administrateur du Grand-Transasiatique, continue sa fructueuse carrière au sein des provinces mongoles.

C'est enfin Kinko, mon numéro 11 : Je n'ai pas besoin de vous dire que mon numéro 11 a épousé Mlle Zinca Klork en grande cérémonie. Nous avons tous assisté à leur mariage, et, si le Fils du Ciel a richement doté le jeune Roumain, la jeune Roumaine a reçu un magnifique cadeau au nom des voyageurs du train sauvé par son fiancé.

Voilà le récit fidèle de ce voyage. J'ai fait de mon mieux pour remplir mes devoirs de reporter tout le long de la route, et puisse la direction du *XXe Siècle* se déclarer satisfaite, malgré les impairs et les gaffes que l'on sait !

Quant à moi, après trois semaines passées à Pékin, je suis revenu en France par la voie de mer.

Maintenant, il me reste à faire un aveu pénible pour mon amour-propre : dès le lendemain de mon arrivée dans la capi-

tale du Céleste-Empire, j'avais reçu une dépêche ainsi conçue en réponse à mon télégramme de Lan-Tchéou :

« Claudius Bombarnac Pékin Chine

« Direction XXe Siècle charge son correspondant Claudius Bombarnac de présenter compliments et hommages à héroïque seigneur Faruskiar. »

Mais j'ai toujours soutenu que cette dépêche n'était pas parvenue à son destinataire – ce qui lui a épargné le désagrément d'y répondre.

FIN.

À propos de cette édition électronique

Texte libre de droits.

Corrections, édition, conversion informatique et publication par le groupe :
Ebooks libres et gratuits
http://fr.groups.yahoo.com/group/ebooksgratuits

Adresse du site web du groupe :
http://www.ebooksgratuits.com/

—
Janvier 2006
—

– Élaboration de ce livre électronique :
Les membres de *Ebooks libres et gratuits* qui ont participé à l'élaboration de ce livre, sont : BrunoB, Coolmicro et Fred.

– Source :
http://www.fredericviron.com/verne Le Portail Jules Verne : site de référence en français pour les passionnés de ce grand auteur : sa vie, son oeuvre, des articles, un forum, et de très nombreuses d'oeuvres en téléchargement, tout y est... Incontournable.

– Dispositions :
Les livres que nous mettons à votre disposition, sont des textes libres de droits, que vous pouvez utiliser librement, à une fin non commerciale et non professionnelle. **Tout lien vers notre site est bienvenu…**

– Qualité :
Les textes sont livrés tels quels sans garantie de leur intégrité parfaite par rapport à l'original. Nous rappelons que c'est un travail d'amateurs non rétribués et que nous essayons de promouvoir la culture littéraire avec de maigres moyens.

Votre aide est la bienvenue !

VOUS POUVEZ NOUS AIDER À FAIRE CONNAÎTRE CES CLASSIQUES LITTÉRAIRES.